

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

07/2023



Warszawski Transport Publiczny

Wakacje w zielonej stolicy

WARSZAWSKIE LINIE
TURYSTYCZNE



AKTUALNOŚCI

FOTOREPORTAŻ

TEMAT NUMERU

PODRÓŻE Z KOMUNIKACJĄ

WTP W PRAKTYCE

HISTORIA



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa

Redaktor prowadzący: Tomasz Kunert

Zespół redakcyjny: Dawid Białowąs, Łukasz Majchrzyk, Monika Nowicka, Leszek Peczyński

Opracowanie graficzne, skład Agnieszka Buszka

Prenumerata: wtp.waw.pl (zakładka iZTM) www.wtp.waw.pl/iztm

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: newsletter@ztm.waw.pl

Drodzy Czytelnicy,

Zielono, zielone, zieleni – patrząc wyniki tegorocznego głosowania w budżecie obywatelskim, słowo „zieleń" warszawiacy odmieniają w każdy możliwy sposób i w 2024 roku na projekty związane z zielenią wydane zostanie ponad 50 mln zł. Warszawski Transport Publiczny, ekologiczny sam w sobie, także wpisze się w ten trend. Dopiero co na przystankach WTP znalazł się 50 dywan z rozchodnika; w tym roku z budżetu obywatelskiego będzie ich jeszcze 40 a w przyszłym, także z budżetu – aż 90! Tyle bowiem przystanków znalazło się w projektach dotyczących ustawienia zupełnie nowych wiat lub zazielenienia istniejących. Ale to nie wszystko – poza zielonymi dachami, zajmiemy się jeszcze posadzeniem drzew i krzewów w okolicy dwóch białołęckich przystanków. Trawniki natomiast pojawią się przy wejściach na stacje metra Marymont i Dworzec Gdański.

Ten numer iZTM w ogóle jest bardzo zielony – przypominamy w nim także o Zielonej Mapie. Na naszej stronie internetowej mamy interaktywną mapę aglomeracji z zaznaczonymi wybranymi ciekawostkami przyrodniczymi w Warszawie i okolicach – przecież stolica jest chyba jedynym miastem w Polsce z parkiem narodowym tuż za granicami. Na mapie można przeczytać opis miejsca oraz wskazówki dojazdu bo wszędzie oczywiście można dojechać WTP.

I jeszcze jeden zielony temat – przemiana ulicy L. Kondratowicza na Bródnie. „Aleja tysiąca drzew" w niczym nie przypomina dziś takiej arterii, jaką była przed budową metra. Metro zmienia Warszawę nie tylko komunikacyjnie i odbudowa ulicy po wykopach była znakomitą okazją do nowego zagospodarowania terenu (wcześniej podobnie było np. na ulicy Świętokrzyskiej i Górczewskiej). Dziś widać przede wszystkim zieleń trawników, krzewów i drzew a nie czerń asfaltu.

Piszemy także o zmianach w ruchu drogowym i kursowaniu pojazdów WTP w czasie dużych imprez na stadionie PGE Narodowym. Po kilku latach i kilkuset takich wydarzeniach schemat jest wypracowany i powtarzany za każdym razem, dlatego możemy przygotować taki mini poradnik.

Niebieski tramwaj na warszawskich ulicach? Jak najbardziej. Tramwaje Warszawskie na wakacje wymieniły się z MPK z Krakowa zabytkowymi tramwajami – warszawski czerwony można spotkać w grodzie Kraka, a w stolicy na linii turystycznej T wagon w krakowskich barwach. Krakusi poszli jeszcze dalej i na wakacje mają także wagon z Poznania – zielony. I taki mieszany skład, czerwono-niebiesko-zielony także pokazujemy w fotoreportażu.

Życzymy przyjemnej lektury

Zawieszanie biletów nadal działa

Pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego mogą nadal zawieszać ważność biletów długookresowych. Prezydent Warszawy zdecydował o pozostawieniu takiej możliwości.

– *Wprowadziliśmy takie rozwiązanie w czasie epidemii COVID, gdy rządowe ograniczenia życia społecznego spowodowały, że wielu pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego nie jeździło do pracy czy szkoły i nie korzystało z kupionych przez siebie biletów* – mówi Rafał Trzaskowski, Prezydent m.st. Warszawy. – *Dzięki zawieszeniu ważności biletu nie tracili pieniędzy bo niewykorzystany okres ważności biletu mogli wykorzystać w innym terminie. Wprowadzamy taką możliwość na stałe, to ułatwia korzystanie z transportu publicznego i zachęca do podróżowania nim.*

Prezydent Warszawy podpisał zarządzenie utrzymujące zawieszanie biletów. Dotychczasowe zarządzenie obowiązywało tylko w okresie stanu zagrożenia epidemicznego albo stanu epidemii ogłoszonego z powodu COVID-19. Od 1 lipca w Polsce stan zagrożenia przestaje obowiązywać. Nowe zarządzenie prezydenta zawieszanie/odwieszanie biletów wprowadza na stałe.

Na jakich warunkach można zawiesić bilet?

W dalszym ciągu zawiesić można bilet długookresowy 30 lub 90 dniowy – ważny w dowolnej strefie biletowej, także bilety warszawiaka, metropolitalne, roczne dla rodzin z trojgiem dzieci oraz Bilety Seniora. Niewykorzystany czas ważności biletu można przekodować na inny termin. Zawieszać i odwieszać można także bilety w aplikacji mobiWawa.

Podobnie jak dotychczas, zawieszenie biletów możliwe jest trzy razy w roku kalendarzowym, jednak pod określonym warunkiem – bilet może zostać zawieszony na nie mniej niż 5 kolejnych dni kalendarzowych. Gdy okres ważności biletu jest krótszy niż 5 dni, nie ma możliwości jego zawieszenia.

Termin zawieszenia biegnie od dnia zgłoszenia zawieszenia przez pasażera do dnia poprzedzającego jego odwieszenie. Pasażer nie dokona kolejnego zawieszenia, jeżeli wcześniej zawieszony bilet nie został odwieszony.

W rozporządzeniu określony został również maksymalny termin dokonania zakodowania niewykorzystanej liczby dni zawieszonego biletu – wynosi on 6 miesięcy od dnia zgłoszenia jego odwieszenia. W przypadku braku zgłoszenia odwieszenia, przekodowanie możliwe jest w terminie 6 miesięcy od dnia następującego po dacie wygaśnięcia ważności zawieszonego kontraktu. Nieco inaczej jest w mobiWawie. W aplikacji po odwieszeniu biletu automatycznie jego ważność jest przedłużana o niewykorzystany okres.

Jak krok po kroku zawiesić i odwiesić bilet?

Zasady zawieszania i odwieszania biletów są proste. Sama procedura zajmuje dosłownie chwilę. Wystarczy wejść na stronę zawieswkm.wtp.waw.pl i podać numer karty, na której zakodowany jest bilet.

Bilet można odwiesić także za pośrednictwem strony zawieswkm.wtp.waw.pl/odwies lub osobiście w dowolnym Punkcie Obsługi Pasażera ZTM.

Uwaga, odwieszenie ważności biletu zapisanego na Spersonalizowanej Warszawskiej Karcie Miejskiej (lub innym nośniku zaakceptowanym przez ZTM) za pośrednictwem strony internetowej nie spowoduje automatycznego przekodowania niewykorzystanego okresu ważności dni na inny termin. Taka operacja możliwa jest wyłącznie w dowolnym Punkcie Obsługi Pasażera ZTM. Należy także pamiętać, że termin ważności odzyskanej w ten sposób części biletu zaczyna biec od momentu jej przekodowania.

W mobiWawie bilety zawiesza się i odwiesza bezpośrednio w aplikacji, bez używania strony internetowej.



Tramwajarze na rondzie Tybetu i ulicy J. K. Ordona

Jeszcze w tym roku zakończy się budowa linii tramwajowej na ulicy M. Kasprzaka. Większość torów na nowej trasie jest już gotowa. Tramwajarze wykorzystają wakacje do prac na skrzyżowaniu z Aleją Prymasa Tysiąclecia. W tym czasie na rondzie Tybetu łączone będą już ułożone odcinki torowiska.

Wykonawca prac – firma Strabag – już zamontowała szyny na ulicy M. Kasprzaka od Karolkowej do J. K. Ordona. Tory są także na ulicy Wolskiej między J. K. Ordona a Redutową. To oznacza, że gotowych jest już niemal 70 procent całej długości torowisk – około 2 km z ponad 3 zaplanowanych do zbudowania. Teraz trzeba połączyć ze sobą dwa, biegnące przez rondo Tybetu, odcinki szyn na ulicy M. Kasprzaka. Prace w tak newralgicznym miejscu zostały zaplanowane na wakacje, kiedy ruch na ulicach jest mniejszy.

Prace na rondzie Tybetu

Plac budowy zajmuje środek skrzyżowania i jezdnie alei Prymasa Tysiąclecia pod wiaduktami. Kierowcy podróżujący (dołem) od Alej Jerozolimskich lub Wolskiej nie przejadą przez rondo prosto i nie skręcą w lewo. Ruch na wprost cały czas jest możliwy po wiaduktach, nad skrzyżowaniem. Jadący od Alej Jerozolimskich skręcą w ulicę M. Kasprzaka, a następnie zawrócą na skrzyżowaniu z J. Bema. Przed ulicą M. Kasprzaka mają dwa pasy do skrętu w prawo, a u zbiegu z J. Bema są trzy pasy – jeden do skrętu w lewo, jeden do jazdy prosto i jeden do jady prosto lub w prawo. Także od strony ulicy Wolskiej trzeba skręcić w M. Kasprzaka, żeby zawrócić na tymczasowej „zawrotce" wybudowanej na wysokości ulicy Grabowskiej.

Objazdem w aleję Prymasa Tysiąclecia

Z ulicy Kasprzaka nie ma skrętu w lewo w Aleję Prymasa Tysiąclecia. Jadący z Bemowa muszą zawrócić przy ulicy J. Bema i drugą jezdnią M. Kasprzaka dojechać do Prymasa Tysiąclecia, żeby tu skręcić w prawo. Taka możliwość została wprowadzona dodatkowo ze środkowego pasa. Podobna zasada obowiązuje podróżujących z centrum – zawracają przy Grabowskiej. Dla jadących od strony Śródmieścia wprowadzony został zakaz skrętu w lewo – w ulicę J. Bema w kierunku I. Prądzyńskiego. Objazd do tej ulicy prowadzi ulicami S. Krzyżanowskiego i Brylowską.

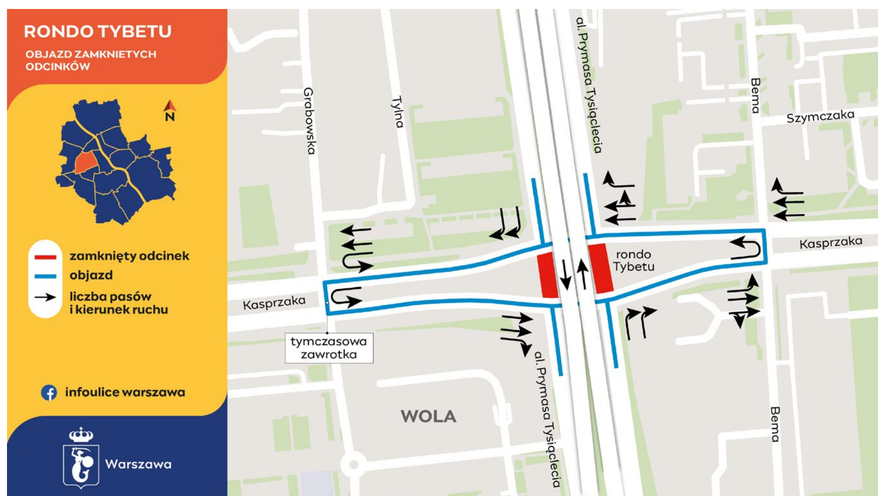
Piesi przez środek

Zamknięte zostały zebry przez ulicę M. Kasprzaka po obu stronach skrzyżowania. Tymczasowe przejście prowadzi przez wyspę na rondzie. Nieco dalej przesunięte zostało przejście dla pieszych przez Aleję Prymasa Tysiąclecia po południowej stronie skrzyżowania. Zamknięty został także fragment drogi dla rowerów.

Zmiany także przy ulicy J. K. Ordona

Tramwajarze przywrócili ruch na całej szerokości ulicy J.K. Ordona pomiędzy Wolską a M. Kasprzaka. Można tu pojechać zarówno od strony ulicy Jana Kazimierza, jak i z Elekcyjnej.

Jezdnia ulicy M. Kasprzaka w stronę Bemowa została zamknięta na odcinku od J. K. Ordona do Wolskiej. Samochody już tu nie wrócą – tramwajarze budują w miejscu dawnej jezdni torowisko. Na wcześniejszym fragmencie ulicy M. Kasprzaka, od Grabowskiej do J. K. Ordona, dostępne są dwa





pasy ruchu. Na skrzyżowaniu z J. K. Ordona kierowcy muszą z nich skręcić w prawo lub w lewo.

Autobusy zmieniają trasy

Taka organizacja ruchu będzie przez ok. 2 miesiące – zmieniły się trasy linii autobusowych **105** i **184**. Autobusy linii **105**, w kierunku ronda I. Daszyńskiego wróciły na swoje trasy podstawowe, natomiast w kierunku pętli Os. Górczewska autobusy jadą ulicami Wolską i J. K. Ordona. Autobusy linii **184** wróciły na trasę podstawową w obu kierunkach.

Natomiast autobusy linii **414** w obydwu kierunkach przez rondo Tybetu przejeżdżają po wiaduktach, dlatego nie zatrzymują się na przystankach PKP Wola (Kasprzaka) 05 i 06.

Zawieszone są przystanki PKP Wola (Kasprzaka) 01 i 02 a zamiast nich są przystanki tymczasowe dla linii **105**, **178** i **255**:

- PKP Wola (Kasprzaka) 51: na ul. M. Kasprzaka w kierunku Płockiej, za skrzyżowaniem z J. Bema
- PKP Wola (Kasprzaka) 52: na ul. M. Kasprzaka w kierunku al. Prymasa Tysiąclecia, przed skrzyżowaniem z J. Bema.

Autobusy linii **184** i **167** zatrzymują się na przystanku Ordona 02 a **414** na przystankach Parafialna (na żądanie).

Tramwaj na Kasprzaka – co to za inwestycja?

Nowa trasa tramwajowa zapewni szybki dojazd do dwóch stacji metra – Rondo Daszyńskiego i Rondo ONZ. Podróż potrwa zaledwie kilka minut. Na otwarcie tramwaju na ulicy M. Kasprzaka czekają mieszkańcy szybko rozbudowujących się osiedli na Odolanach i okolic Jana Kazimierza. Ale skorzystają nie tylko mieszkańcy Woli. Tramwaj dowiezie pasażerów m.in. do przystanku kolejowego Warszawa Wola i krótszą trasą dotrze także na Bemowo. Długość nowo budowanych i modernizowanych torów przekracza 3 km. Powstaną także cztery nowe przystanki.

Więcej zieleni

W ramach inwestycji tramwajarze zasadzą aż 94 nowe drzewa. Będą także krzewy, trawy ozdobne i byliny przy peronach tramwajowych i skrzyżowaniach, w pasach między jezdniami oraz wzdłuż ulicy Wolskiej. Drzewa zaprojektowano jako uzupełnienie szpalerów wzdłuż ulic Wolskiej i M. Kasprzaka, a także w obrębie inwestycji. Tory zostaną obsadzone rozchodnikiem. Na skraju torowiska i parku Powstańców Warszawy będzie podwójny, a miejscami nawet potrójny szpaler drzew.

Koszty i terminy

Tramwaje Warszawskie przewidują zakończenie robót budowlanych na koniec 2023 roku. Prace idą sprawnie, są zaawansowane niemal w 70 procentach. Realizacją inwestycji zajmuje się firma Strabag – za kwotę 205,4 mln zł. Projekt jest współfinansowany przez UE w wysokości 156 mln złotych.

Wiadukt Trasy Łazienkowskiej na Saskiej Kępie do rozbiórki

Trwa modernizacja dwóch wiaduktów Trasy Łazienkowskiej nad ulicami Bajońską i Paryską. Wyłączony z ruchu został pierwszy z nich — północny. Kierowcy jadą w obu kierunkach jezdnią prowadzącą obecnie w stronę Grochowa. Z ograniczeniami w ruchu powinni liczyć się również piesi i rowerzyści.

Modernizacja Trasy Łazienkowskiej na Saskiej Kępie oznacza budowę dwóch nowych wiaduktów nad ulicami Bajońską i Paryską. Efektem inwestycji będzie również lepsze zabezpieczenie mieszkańców przed hałasem, którego źródłem jest ruch drogowy w al. Stanów Zjednoczonych — na odcinku od ulicy Bajońskiej do Międzynarodowej wybudowane zostaną ekrany akustyczne, a na jezdni pojawi się cicha nawierzchnia.

Nowe oświetlenie i zmiany w oznakowaniu sprawią, że droga stanie się bezpieczniejsza. Wzdłuż al. Stanów Zjednoczonych posadzonych zostanie ponad 70 nowych drzew, które wraz z drzewami już rosnącymi utworzą obustronne szpalery. Pojawi się także blisko 15 tys. dodatkowych krzewów, liczne byliny, pnącza oraz trawniki.

Prace w terenie już trwają. Jako pierwszy modernizowany będzie wiadukt znajdujący się po stronie północnej. Rozbiórka wiaduktu będzie prowadzona etapowo i zakończy się jesienią. Do prac wykorzystane zostaną m.in. koparki gąsienicowe wyposażone w odpowiedni osprzęt wyburzeniowy.

W pierwszej kolejności zdemontowana zostanie nawierzchnia i wyposażenie wiaduktu, a następnie rozebrane elementy żelbetowe.

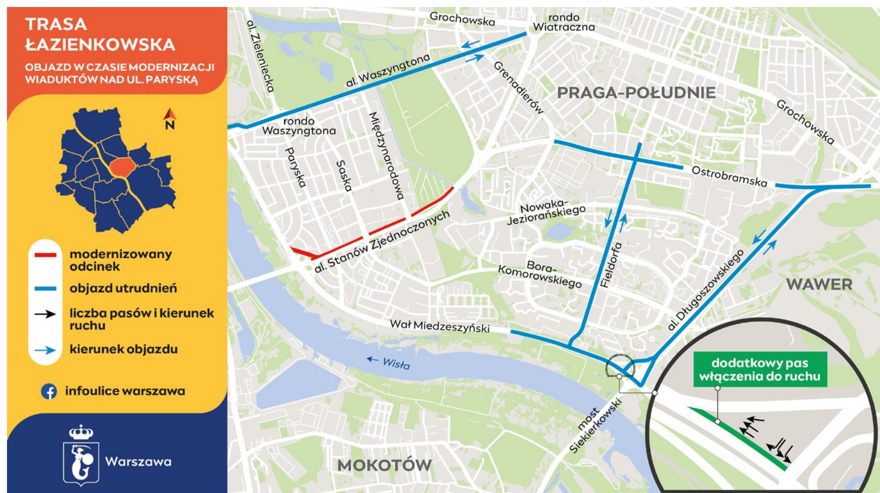
Jedną jezdnią w dwóch kierunkach

Przystąpienie do rozbiórki wiaduktu wymagało wprowadzenia zmian w organizacji ruchu. Zamknięta została północna jezdnia al. Stanów Zjednoczonych prowadząca w kierunku centrum. Kierowcy jadący w tej relacji zjeżdżają na jezdnię południową za Kanałem Wystawowym. Na stronę północną wracają w rejonie węzła z Wałem Miedzeszyńskim.

Na jezdni prowadzącej obecnie w stronę Grochowa są trzy pasy ruchu – jeden do centrum i dwa w przeciwnym kierunku, z czego jeden przeznaczony dla autobusów Warszawskiego Transportu Publicznego, taksówek, pojazdów MTON i motocykli. Czynne są także pasy do skrętu w ulicę Saską w kierunku Gocławia oraz w Urugwajską.

Połączenie z ulicami Międzynarodową i Saską

Połączenie ulicy Międzynarodowej z Trasą Łazienkowską zostanie utrzymane przez cały czas realizacji inwestycji. Tak jak dotychczas, mogą w nią skręcić kierowcy jadący al. Stanów Zjednoczonych w stronę centrum. Możliwy jest także wyjazd z ulicy Międzynarodowej w prawo. Połączenie z Trasą Łazienkowską stracił natomiast północny odcinek





ulicy Saskiej — nie ma możliwości skrętu z al. Stanów Zjednoczonych w stronę Zwycięzców ani wyjazdu z Saskiej na Trasę Łazienkowską.

Bez zjazdu na Wał Miedzeszyński

Nieczynny jest zjazd od strony Saskiej Kępy na Wał Miedzeszyński. Jadący w kierunku Pragi-Północ lub Wawra powinni kierować się wcześniej do al. J. Waszyngtona lub ulicy gen. E. Fieldorfa „Nila".

#ZamieńŁazienkowskąnaSiekierkowską

Podczas przebudowy wiaduktów Trasy Łazienkowskiej nad ulicami Bajońską i Paryską, główną drogą objazdową będzie Trasa Siekierkowska. Aby ułatwić kierowcom zjeżdżającym z Trasy Siekierkowskiej włączanie się do ruchu, powstał dodatkowy pas włączenia wzdłuż jezdni Wału Miedzeszyńskiego za prawoskrętem w stronę centrum. Z kolei kierowcom zjeżdżającym z mostu Łazienkowskiego na Wał Miedzeszyński w kierunku Trasy Siekierkowskiej został zapewniony własny pas ruchu na przedłużeniu łącznicy – do tej pory musieli oni ustąpić pierwszeństwa pojazdom jadącym od strony Wybrzeża Szczecińskiego. Objazdy będą prowadziły także ulicą gen. E. Fieldorfa „Nila" oraz aleją J.Waszyngtona.

Autobusy nie zmienią tras

Autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego kursujące aleją Stanów Zjednoczonych nie zmieniły tras, z wyjątkiem E-1. Autobusy tej linii w kierunku stacji metra Stadion Narodowy jadą prosto ulicą Saską, skręcają w Zwycięzców i nią jadą do Wału Miedzeszyńskiego, czyli do swojej stałej trasy. Po drodze zatrzymują się na przystanku na wiadukcie na ulicy Saskiej oraz na przystankach Stacja Krwiodawstwa i Katowicka na. Zwycięzców. Nieczynny jest natomiast przystanek Kryniczna 02 na Wale Miedzeszyńskim. Pojazdy jadące w kierunku Grochowa i Wawra nadal korzystają ze swojego buspasa. Natomiast autobusy kursujące w stronę centrum mają do dyspozycji wydzielony pas na zamkniętej jezdni. Jest on dostępny wyłącznie dla Warszawskiego Transportu Publicznego. Autobusy jadą nim do wiaduktu na ulicy Saskiej, a następnie przejeżdżają na drugą jezdnię, na wspólny pas z pozostałymi pojazdami. Przejazd autobusom ułatwiają także buspasy wytyczone w al. Stanów Zjednoczonych oraz na ulicy Ostrobramskiej.

Tymczasowe przystanki

Autobusy jadące do centrum nadal zatrzymują się przy ulicach Międzynarodowej i Saskiej. Tymczasowy przystanek przy pierwszym skrzyżowaniu jest się na tej samej wysokości, co istniejący. Zmieniła się natomiast lokalizacja drugiego przystanku, który przesunięty został przed wiadukt ulicy Saskiej na wysokość Szkoły Podstawowej nr 143.

Przejazd pod wiaduktami

Możliwy jest przejazd pod wiaduktami ulicą Paryską. Zamknięty został natomiast przejazd pod Trasą Łazienkowską ulicami Wąchocką i Bajońską. Na obu tych ulicach obowiązuje ruch dwukierunkowy.

Zmiany dla pieszych i rowerzystów

Ruch pieszy pod Trasą Łazienkowską jest utrzymany na ulicy Paryskiej. Piesi nie mogą przejść natomiast pod wiaduktami ulicami Wąchocką i Bajońską oraz przejściem na wysokości ulic Rapperswilskiej i Wandy. Nie ma także ruchu pieszego po północnej stronie wiaduktu – pomiędzy ulicami Wandy i Wąchocką.

Z kolei cykliści nie mogą korzystać z drogi dla rowerów po północnej stronie al. Stanów Zjednoczonych

na odcinku od zjazdu z kładki pod mostem Łazienkowskim do ulicy Wandy. Zamknięty jest także przejazd pod wiaduktem przy ulicy Wandy. Tablice informacyjne kierują rowerzystów na objazd drogą po drugiej stronie trasy i dalej ulicami Ostrobramską i Grenadierów.

Kolejny etap modernizacji

Wiadukty Trasy Łazienkowskiej nad ulicami Paryską i Bajońską użytkowane są od 1974 r. Stan techniczny liczących blisko pół wieku obiektów wymusza ich przebudowę. Inwestycję realizuje Stołeczny Zarząd Rozbudowy Miasta. Generalnym Wykonawcą robót budowlanych, których koszt wynosi 88,7 mln zł, jest firma WARBUD. Funkcję Inżyniera kontraktu pełni firma Brico Group Sp. z o.o. Inwestycja zakończy się w połowie 2025 r.

Przejazd Trasą Łazienkowską w obu kierunkach możliwy będzie przez cały czas trwania przebudowy.

Prace przy wiaduktach na Saskiej Kępie to kolejny etap modernizacji Trasy Łazienkowskiej. Dotychczas wyremontowany został most Łazienkowski, estakady na węzłach z Wisłostradą i Wałem Miedzeszyńskim oraz wiadukt na Przyczółku Grochowskim. Do marca 2024 r. potrwa przebudowa dwóch wiaduktów Trasy Łazienkowskiej przy parku Agrykola.

Inwestycja uzyskała dofinansowanie z budżetu państwa w kwocie 101 159 257,40 zł w ramach Rządowego Funduszu Polski Ład: Program Inwestycji Strategicznych. Przewidywana całkowita wartość prac to 106 483 428,84 zł.

Kupimy 12 elektrycznych autobusów

Flota autobusów elektrycznych w stolicy powiększy się o przegubowce, które obsłużą linie w centralnych rejonach miasta. Zarząd Transportu Miejskiego ogłosił przetarg na zakup 12 autobusów o napędzie elektrycznym.

Autobusy trafią do Warszawy w czterech partiach – pierwszy jesienią 2024 roku, pozostałe do końca lutego 2025 roku w trzech dostawach – trzy pojazdy i dwa razy po cztery. Nowe autobusy będą kierowane na trasy przebiegające przez centralne rejony stolicy. Dzięki nim wycofane z ruchu zostaną najstarsze pojazdy z silnikami diesla. Autobusy będą własnością m.st. Warszawy i zostaną wydzierżawione Miejskim Zakładom Autobusowym, które zajmą się ich obsługą. Pojazdy będą stacjonowały – po cztery sztuki – w zajezdniach Woronicza, Ostrobramska i Stalowa i stamtąd kierowane na trasy w ramach umowy przewozowej zawartej z MZA.



Standard spełniający wymagania WTP

Chcemy kupić 12 sztuk fabrycznie nowych autobusów przegubowych czyli zabierających ok. 120 pasażerów, o napędzie elektrycznym. Będą to pojazdy w standardzie obowiązującym w Warszawskim Transporcie Publicznym – niskopodłogowe, posiadające klimatyzację, systemem informacji pasażerskiej, wyznaczone miejsca dla wózków, blokady alkoholowe.

Ponadto zostaną wyposażone w udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami, w tym przyciski opisane alfabetem Braille'a, informujące kierowcę o potrzebie rozłożenia ramy dla wózków inwalidzkich i użycia tzw. przyklęku, czyli pochylenia autobusu na prawa stronę. Zakres zamówienia obejmuje również przeszkolenie załogi – łącznie 25 osób – w zakresie prawidłowego, bezpiecznego i ekonomicznego eksploatowania autobusów oraz prawidłowej obsługi technicznej pojazdów.

Realizacja projektu

Na oferty czekamy do 1 sierpnia 2023 roku. W wyborze dostawcy będzie brane pod uwagę kilka kryteriów, m.in. cena, liczba miejsc pasażerskich, zużycie energii elektrycznej. Projekt będzie realizowany przez Zarząd Transportu Miejskiego. Podpisanie umowy z wybranym w przetargu dostawcą nastąpi jeszcze w tym roku.

Warszawa wzięła udział w naborze w ramach programu priorytetowego „Zielony transport publiczny", organizowanego przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej. Warszawski wniosek został oceniony pozytywnie i stolica otrzymała dofinansowanie do zakupu niskoemisyjnych autobusów. Koszt określono na ponad 47 mln zł. Z miejskiego budżetu będzie pochodziło ok. 8,8 mln zł, pozostała część to dotacja i pożyczka.

Bezzwrotna dotacja wyniesie 13,44 mln zł i pokryje 35 proc. kosztów zakupu pojazdów. Pieniądze trafią do Warszawy w trzech częściach: 1,120 mln zł w 2024 roku; 11,648 mln i 672 tys. w 2025 r. Na pozostałą część miasto zaciągnie preferencyjnie oprocentowaną pożyczkę w kwocie 24,96 mln zł. Zostanie ona uruchomiona w dwóch transzach: 2,08 mln w roku 2024 i 22,880 mln zł w roku 2025. Spłata jest planowana w latach 2026-2036.

Projekt pn. „Zakup 12 autobusów niskoemisyjnych dla m.st. Warszawy" jest dofinansowany ze środków krajowych Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w ramach programu priorytetowego nr 6.3 „Zielony Transport Publiczny".

50 zielony przystanek na mapie stolicy

Wiata na przystanku Umińskiego 03 na Pradze-Południe jest 50 z zielonym dachem z rozchodnika. W tym roku w Warszawie będzie aż 90 takich zadaszeń.

To już 50 wiata przystankowa z zielonym dachem. Do końca roku powstanie ich jeszcze 40. Co wyróżnia ekowiaty? Dywan z zielonego rozchodnika oraz specjalne szyby przystankowe, ostrzegające ptaki przed zderzeniem. Tego typu wiaty pojawiają się w stolicy w ramach umowy koncesji pomiędzy m.st. Warszawa a firmą AMS oraz jako zwycięskie projekty z budżetu obywatelskiego.

Roślina idealna do miasta

Rozchodniki to coraz popularniejsze rośliny w Warszawie – można je spotkać na wiatach przystankowych i torowiskach tramwajowych. Dlaczego? To rośliny, które dobrze tolerują miejskie warunki i niekorzystne warunki klimatyczne – duże różnice temperatury, nasłonecznienie, zmienną wilgotność. Są praktycznie bezobsługowe - nie wymagają podlewania i nawożenia, długo wyglądają świeżo i estetycznie.

Jednak największą zaletą rozchodnika są funkcje oczyszczania powietrza, chłodzenia i magazynowania wody. Z dachu jednej wiaty roślina pochłania rocznie ponad 7 kg dwutlenku węgla i ogranicza zapylenie powietrza o 15-20 proc. W słoneczne dni obniża temperaturę pod wiatą o średnio 3-5 stopni Celsjusza, a w czasie opadów magazynuje nawet do 150 litrów wody, co sprzyja retencji wody. Dzięki długiemu okresowi kwitnienia sprzyja także owadom.

Ponadto zielone przystanki są bezpieczne dla ptaków. Szyby wiat są oznakowane gęstą siatką kropek naniesioną metodą sitodruku. Takie oznaczenia ostrzegają ptaki przed zderzeniem z - nierzadko niewidoczną dla nich - przezroczystą szybą.

Kilka słów o projekcie

Po raz pierwszy rozchodnik na dachu warszawskiej wiaty przystankowej wyłożono testowo w sierpniu 2020 roku. Był to żoliborski przystanek Ks. Popiełuszki 02, który firma AMS zrealizowała w ramach realizacji strategii smart city – współtworzenia miast inteligentnych. W tej próbie chodziło o sprawdzenie, jak rośliny zniosą trudne warunki – wahania temperatury od ujemnej w zimie do kilkudziesięciu stopni „na plusie" latem, deszcze, śnieg, ale też okresy suszy. Rozchodniki zniosły wszystko dobrze i to właśnie przesądziło o wyborze rozchodnika jako rośliny przystankowej.

Zieleń na dachach wiat spodobała się mieszkańcom i takie projekty zaczęły wygrywać w głosowaniach w budżecie obywatelskim. Pierwszym było pięć rozchodnikowych zadaszeń na pętli autobusowej Metro Wilanowska. W tym roku Zarząd Transportu Miejskiego zrobi takie dachy na 40 przystankach – 34 to zwycięskie projekty z budżetu obywatelskiego, 6 to zupełnie nowe wiaty z zielonymi dachami. Oczywiście wszystkie będą miały szyby z oznaczeniami ostrzegającymi lecące ptaki przed kolizją.

Metamorfozę przejdzie 26 wiat na Targówku – w ramach projektu z budżetu obywatelskiego 2023 „Zielone przystanki autobusowe na Targówku". Na Ursynowie zostanie zrealizowany projekt „Łąki na przystankach" - dachy zazielenią się na ośmiu przystankach. Sześć zupełnie nowych wiat ZTM ustawi na Bemowie i w Rembertowie.



Ekologicznie na Młocinach

Parking P+R Metro Młociny będzie bardziej ekologiczny. Zarząd Transportu Miejskiego szuka wykonawcy zadaszeń z instalacjami fotowoltaicznymi na ostatniej kondygnacji parkingu, magazynu energii, pomp ciepła i nowego, energooszczędnego oświetlenia.

Jak zmieni się parking P+R Metro Młociny? W ramach przetargu powstaną zadaszenia nad miejscami postojowymi na ostatniej kondygnacji parkingu wraz z instalacją fotowoltaiczną o łącznej mocy około 150 kW.

Zostanie także zbudowany przemysłowy magazyn energii o pojemności około 150 kWh, który będzie przechowywał nadwyżki wytworzonej energii elektrycznej na potrzeby stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Wyremontowany zostanie strop wraz z nawierzchnią parkingową.



Nowe, efektywne energetycznie centrale wentylacyjne - odpowiadające za wymianę powietrza na dworcu autobusowym oraz w POP Młociny - zastąpią stare. Dodatkowo zostanie zainstalowana pompa ciepła do przygotowywania ciepłej wody użytkowej, wykorzystująca ciepło odpadowe z serwerowni Węzła Komunikacyjnego Młociny. Wykonawca wyłoniony w przetargu wymieni również całe oświetlenie węzła na energooszczędne. Wówczas zużycie energii na oświetlenie spadnie o około 80 proc.

Wybrany w przetargu wykonawca ma wykonać prace związane ze wszystkimi instalacjami, dostarczyć i zamontować potrzebne urządzenia oraz wykonać wszystkie roboty budowlane. Przez kolejne 5 lat wykonawca będzie odpowiedzialny za utrzymanie wybudowanej infrastruktury - drugą częścią zamówienia są konserwacje i przeglądy okresowe instalacji, systemów i urządzeń, konserwacje nawierzchni, powierzchni oraz konstrukcji obiektów na terenie węzła.

Realizacja zlecenia

Na oferty czekamy do 27 lipca 2023 roku. Wybrany wykonawca będzie miał 15 miesięcy na wykonanie prac. ZTM będzie starał się o sfinansowanie realizacji projektu m.in. dzięki pożyczce Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Projekt pt. „Adaptacja parkingów P+R i obiektów Warszawskiego Transportu Publicznego w obszarach zmian klimatycznych oraz zrównoważenia energetycznego wraz z infrastrukturą towarzyszącą wraz z zapewnieniem możliwości przystąpienia do ich użytkowania”.

Zielono i wygodnie na ulicy L. Kondratowicza

Zakończyła się kompleksowa przebudowa ulicy L. Kondratowicza. Teren, który pełnił funkcję zaplecza dla budowy metra na Targówku zmienił się w zieloną, funkcjonalną i bezpieczną przestrzeń. W rewitalizacji tej arterii udział mieli też mieszkańcy – sadząc setki drzew i krzewów, dzięki czemu ulica staje się „Aleją tysiąca drzew”.

Jesienią 2022 roku oddane zostały trzy nowe stacje metra na Targówku – Kondratowicza, Bródno i Zacisze. Koniec prac pod ziemią oznaczał początek robót na powierzchni. Celem wykonawców modernizacji było wykorzystanie niepowtarzalnej okazji i odmienienie ulicy L. Kondratowicza – na całym kluczowym odcinku, czyli między Rembielińską a św. Wincentego. Modernizacja, zgodnie z planem, rozpoczęła się wiosną ubiegłego roku –jeszcze przed oddaniem nowych stacji do użytku, gdy wykonawca metra zaczął likwidować zaplecze budowy.

– *Dziś, po zakończeniu prac, ul. Kondratowicza jest zupełnie inna – zmieniła się nie do poznania, stając się miejscem nowoczesnym, kompleksowo przebudowanym, zielonym i przyjaznym dla wszystkich użytkowników; miejscem z szerokimi ścieżkami rowerowymi, miejscami wypoczynku z nowymi ławkami. Jest tu również bezpiecznie – dzięki LED-owym latarniom oraz dodatkowym pięciu nowym przejściom dla pieszych* – mówił prezydent Rafał Trzaskowski podczas konferencji prasowej kończącej modernizację ulicy. – *W tych zmianach swój udział mieli mieszkańcy, którzy sadzili tu – ja zresztą również – drzewa i krzewy, ponieważ chodziło nam o czynny udział lokalnej społeczności w rewitalizacji tej ulicy* – dodaje prezydent Warszawy.

Mieszkańcy sadzili drzewa

Warszawa dobrze wykorzystała szansę, jaką dała konieczność wybudowania jednej z głównych arterii Targówka niemalże od podstaw. Ulica L. Kondratowicza jest niezwykle szeroka – aż na 60 metrów – i posiada pokaźny pas dzielący między jezdniami. To rezerwa pod trasę tramwajową, planowaną w tym miejscu dekady temu. Zamiast niej powstało metro, a przestrzeń na powierzchni przeszła ogromną przemianę.

Istniejące szpalery drzew zostały uzupełnione i rozbudowane. Ulicę wzbogaci 700 nowych drzew. Są to głównie klony, graby i lipy. Dla porównania przed zmianami na tym odcinku było ich około 300. Ostatnie sztuki trafią na ulicę jesienią, żeby uniknąć sadzenia ich w porze największych upałów. Wówczas ulica L. Kondratowicza stanie się „Aleją tysiąca drzew".

Towarzystwa dotrzymuje im 136 tysięcy krzewów różnych gatunków oraz liczne nowe trawniki, na których części powstały łąki kwietne. Wzdłuż ulicy zostało ustawionych około 100 ławek. Wokół nich architekci z pracowni projektowej WXCA zaplanowali dla mieszkańców liczne małe skwery. Wykonany został również duży zielony skwer przy stacji metra Bródno.

Częścią projektu zazieleniania była akcja „Adoptuj drzewo na Kondratowicza" – 15 kwietnia mieszkańcy „posadzili" kilkadziesiąt drzew i liczne krzewy. Także prezydent Rafał Trzaskowski posadził swoje drzewo, które oznaczone zostało specjalną tabliczką.

Komunikacją wszędzie blisko

Przed rozpoczęciem budowy metra, ulica L. Kondratowicza posiadała układ z dwoma pasami w każdym kierunku, wraz z ewentualnymi dodatkowymi – do skrętu w rejonie skrzyżowań. Ta zasada została zachowana, ale układ jezdni, chodników i tras rowerowych przeszedł szereg modyfikacji. Jednocześnie – dzięki metru – znacznie wzrosła przepustowość ulicy (liczba osób będących w stanie pokonać ją różnymi środkami transportu w tym samym czasie). Dla przykładu – na pokład jednego pociągu metra, łączącego Targówek z Pragą, Śródmieściem, Wolą i Bemowem, wejść może aż 1500 osób.

Ulica L. Kondratowicza to dziś także kręgosłup komunikacyjny Warszawskiego Transportu Publicznego. Dwie stacje metra, kilkanaście linii autobusowych, tramwaje. Z dwóch węzłów komunikacyjnych – przy stacji metra Bródno oraz przy stacji Kondratowicza – codziennie korzystają tysiące mieszkańców aglomeracji warszawskiej. Stacja Bródno integruje tramwaje, autobusy i metro a Kondratowicza łączy autobusy z metrem. Możliwość łatwych przesiadek mają mieszkańcy Targówka, Białołęki, Marek i Ząbek.

W godzinach porannego szczytu z ulicy L. Kondratowicza w kierunku Pragi i centrum w ciągu godziny wyrusza kilkanaście pociągów metra, które mogą przewieźć ok. 30 tys. pasażerów. Podróż do centrum, na ulicę Świętokrzyską, zajmuje ok. 20 minut. Z obydwu bródnowskich stacji korzysta miesięcznie ok. 600 tys. osób.



Obywatelskie zielone dachy

Wiemy już, jakie projekty 10 edycji budżetu obywatelskiego wygrały głosowanie i będą zrealizowane w 2024 roku. Zarząd Transportu Miejskiego zajmie się 13 z nich. To przede wszystkim zieleń na przystankach Warszawskiego Transportu Publicznego.

Głosowanie trwało od 15 do 30 czerwca. W tegorocznej edycji mieszkańcy mogli wybierać spośród 1183 projektów. Ostatecznie do realizacji wybrali 325 propozycji - 13 ogólnomiejskich i 312 dzielnicowych. Łącznie udział w głosowaniu wzięło 85 048 warszawiaków i warszawianek. Pełne wyniki głosowania są dostępne na stronie https://bo.um.warszawa.pl.

Mieszkańcy mają moc

- Siłą napędową budżetu obywatelskiego są ludzie - zgłaszają projekty i wybierają te, które należy zrealizować – mówi Karolina Zdrodowska, dyrektorka-koordynatorka ds. przedsiębiorczości i dialogu społecznego w warszawskim Ratuszu. - *Bardzo dziękuję wszystkim, którzy zagłosowali. Szczególne podziękowania kieruję do autorów projektów. Wiem, że włożyli dużo pracy, aby najpierw przygotować i zgłosić swoje propozycje, a później zachęcić mieszkańców do głosowania* – dodaje.

Zdecydowana większość warszawiaków i warszawianek zagłosowała na pomysły związane z miejską zielenią i infrastrukturą rowerową – łącznie na realizację zadań w tych kategoriach miasto przeznaczy blisko 70 mln zł. Projekt ogólnomiejski o najwyższym szacunkowym koszcie realizacji to Remont chodników i ścieżek rowerowych w Warszawie oraz nasadzenie krzewów - na jego realizację zostanie przeznaczonych 6 073 040 złotych. Z kolei najdroższy projekt dzielnicowy to Zieleń zamiast betonu na Pradze-Południe za 1 744 547 zł.

Największym poparciem mieszkańców w 10. edycji cieszył się ogólnomiejski projekt 500+ drzew dla Warszawy - zagłosowały na niego aż 27 564 osoby.

Wśród 325 zwycięskich projektów, oprócz projektów dotyczących zieleni i infrastruktury rowerowej, znalazły się pomysły zakładające m.in. doposażenie oddziałów ginekologiczno-położniczych w miejskich szpitalach, organizację zajęć psychologicznych dla dzieci i młodzieży, zakup nowych książek i audiobooków w bibliotekach oraz organizację różnego rodzaju wydarzeń kulturalnych.

Wiaty na zielono

W 2024 roku aż 13 projektów zrealizuje Zarząd Transportu Miejskiego. To przede wszystkim modernizacje wiat przystankowych i ustawianie nowych. Na dachach już stojących wiat zostaną ułożone maty z rozchodników - roślin, które dobrze znoszą trudne miejskie warunki: duże różnice temperatury, nasłonecznienie, zmienną wilgotność. Są praktycznie bezobsługowe – nie wymagają podlewania i nawożenia, długo wyglądają świeżo i estetycznie. Jeden taki dach pochłania rocznie ponad 7 kg dwutlenku węgla i ogranicza zapylenie powietrza. W słoneczne dni obniża temperaturę pod wiatą, w czasie opadów magazynuje wodę. A kwitnące rośliny są „stołówką" dla owadów.

Modernizowane wiaty zostaną wyposażone w szyby oznakowane gęstą siatką kropek naniesioną metodą sitodruku. Takie oznaczenia ostrzegają ptaki przed zderzeniem z – nierzadko niewidoczną dla nich – przezroczystą szybą.

W sumie takie wiaty pojawią się w 90 miejscach – w Wawrze, Ursusie, Rembertowie, na Targówku, Bielanach, Ursynowie, Bemowie i Mokotowie. Nowe zadaszenia od razu będą w takim standardzie – z zielonym dachem i oznakowanymi szybami.

Zazielenianie przystanków autobusowych cieszy się popularnością wśród mieszkańców i właśnie takie projekty często wygrywają w głosowaniach w budżecie obywatelskim, np. w tym roku zmodernizujemy w ten sposób 34 wiaty i dodatkowo ustawimy 6 nowych.

Co jeszcze?

Wspólnie z Zarządem Dróg Miejskich i Zarządem Zieleni m.st Warszawy, przebudujemy białołęckie przystanki - Henryków 01 i Klasyków 01. Ich nawierzchnia asfaltowa zostanie zastąpiona



antysmogową a perony dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Zazieleni się również okolica przystanków - posadzone zostaną nowe drzewa i krzewy.

Na pętli autobusowej Wilanów przy ulicy Wiertniczej stanie wiata rowerowa z miejscem dla 22 jednośladów. Zadaszony parking poprawi komfort korzystania z roweru i zachęci do rezygnacji z samochodu.

Na zewnętrznym szybie windy przy stacji metra Służew powstanie mural upamiętniający Zdzisława Beksińskiego, który mieszkał w pobliżu. Zaprojektowany w stylistyce low poly, zostanie zabezpieczony powłoką anty-graffiti, dzięki czemu będzie trwalszy.

To kolejny mural z budżetu obywatelskiego. W 2018 roku na szybach wind przy stacjach metro Imielin i metro Stokłosy artyści umieścili wizerunek Marii Grzegorzewskiej, rotmistrza Witolda Pileckiego, Juliana Ursyna Niemcewicza oraz kryptologów pracujących nad złamaniem kodu Enigmy. Dwa lata później, w 2020 roku przy stacji metra Ursynów powstał mural z wizerunkiem bohaterów „Czterdziestolatka" – inżyniera Stefana Karwowskiego i technika Romana Maliniaka.

Warszawa dopłaca najwięcej do transportu publicznego

Stolica Polski jest zdecydowanym liderem w rankingu dopłat z budżetu miasta do transportu publicznego. Na każdego mieszkańca nasze miasto w zeszłym roku przeznaczyło ponad 1 000 złotych, czyli znacznie więcej niż drugi w zestawieniu Gdańsk, który dopłacał około 759 złotych i Poznań z dopłatami w wysokości 679 złotych.

Transport publiczny w dobie zatłoczonych miast i troski o zmieniający się klimat, jest jedną z najważniejszych pozycji w budżetach samorządów. Wpływy ze sprzedaży biletów pokrywają tylko część kosztów funkcjonowania transportu publicznego, reszta pochodzi bezpośrednio z samorządowej kasy. To dzięki takim dopłatom jest on bardziej dostępny i może zachęcić do korzystania z niego jak największą liczbę osób.

Pismo samorządu terytorialnego „Wspólnota" opublikowało ranking dopłat do transportu zbiorowego przygotowany przez profesora Pawła Swianiewicza z Instytutu Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Przyrodniczego we Wrocławiu i Julitę Łukomską z Wydziału Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego.



To kosztuje miliardy

W 2022 roku łączne wydatki samorządów na ten cel wyniosły około 19,5 miliarda złotych. Znaczna część tych pieniędzy, aż 86 proc. pokrywa wydatki bieżące. Warszawa jest liderem rankingu i jako jedyna na dopłaty do transportu publicznego przeznacza ponad 1 000 złotych na każdego mieszkańca (dokładnie 1 088 zł). Oprócz stolicy jeszcze sześć innych samorządów przekracza barierę 500 zł. Są to w większości duże miasta: Gdańsk (759 zł), Poznań (679 zł), Katowice (595 zł), Łódź (586 zł) i Wrocław (565 zł) oraz podpoznańska gmina Suchy Las (520 zł).

W Warszawie w 2022 roku tylko na zakup usług przewozowych trzeba było przeznaczyć ponad 2,9 mld złotych, a wpływy z biletów wyniosły ok. 776 mln złotych. Nic dziwnego, że dopłaty do komunikacji miejskiej są drugą po edukacji, pozycją w budżecie stolicy. Dzięki temu w Warszawie od kilku lat nie wzrosły ceny biletów za przejazdy komunikacją miejską i są wyraźnie niższe niż w wielu innych, dużych miastach, m.in. Krakowie, Poznaniu czy Szczecinie.

Stolica jest liderem, ale warto podkreślić, że dobrze w rankingu wypadają też mniejsze miejscowości z terenu województwa mazowieckiego, zwłaszcza te, które współpracują z Zarządem Transportu Miejskiego. W kategorii „Miasteczka", w pierwszej „dziesiątce" zestawienia są: Łomianki (293 zł), Konstancin-Jeziorna (266 zł), Ożarów Mazowiecki (264 zł) i Sulejówek (244 zł). Z kolei, wśród gmin wiejskich wyróżnia się Wiązowna z dofinansowaniem na poziomie ponad 342 złotych.

Ciągły rozwój

Warszawski Transport Publiczny to dziś gęsta siatka połączeń. W Warszawie jest ok. 250 linii autobusowych (w całej aglomeracji warszawskiej ponad 300) o długości ponad 3 tys. kilometrów

(w aglomeracji to ponad 4,5 tys, kilometrów), 24 linie tramwajowe o długości ok. 344 km, dwie linie metra (ok. 41 kilometrów), cztery główne linie Szybkiej Kolei Miejskiej o łącznej długości ok. 120 kilometrów.

Efekty tych wydatków widać na ulicach. W 2022 roku w dni powszednie, w godzinach szczytu na ulice Warszawy i okolicznych gmin wyjeżdżało około 1500 autobusów, 400 składów tramwajowych, 62 pociągi metra i 19 pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej. Warszawski Transport Publiczny przewiózł 863 445 768 osób a pojazdy przejechały prawie 268 mln wozokilometrów.

Duże pieniądze Warszawa przeznacza też na inwestycje komunikacyjne. Stolica sukcesywnie rozbudowuje II linię metra – w latach 2019–2022 powstało 11 nowych stacji, z tego aż pięć otwarto w 2022 roku. Obecnie podróżni mogą korzystać z 39 stacji metra, a łączna długość tras to ponad 40 km. Stale rozwija się sieć szynowa naziemna, czyli tramwaje i Szybka Kolej Miejska. Budowana jest trasa tramwajowa do Wilanowa i na ulicy Kasprzaka. Z kolei pociągami SKM można od niedawna dojechać z Warszawy do Piaseczna i do Zegrza. W 2022 roku na różne inwestycje w WTP z miejskiego budżetu poszło ponad 700 mln złotych.

Priorytety utrzymane

Największe wydatki w budżecie Warszawy w 2023 roku to edukacja, transport i komunikacja oraz ochrona zdrowia i pomoc społeczna. Na edukację zaplanowano 6,174 mld, transport i komunikacja to druga pozycja w budżecie – zaplanowano 4,645 mld zł, a na ochronę zdrowia i pomoc społeczną 1,774 mld zł.

ZTM ma do dyspozycji kwotę ok. 4 mld zł – to planowany koszt funkcjonowania sprawnego systemu komunikacji publicznej w aglomeracji warszawskiej. Prawie 3,9 mld zł będzie kosztował zakup usług przewozowych, czyli kursowanie autobusów, tramwajów, pociągów metra i SKM oraz funkcjonowanie wspólnego biletu ZTM-KM-WKD. W 2023 roku pojazdy WTP przejadą ponad 285 mln wozokilometrów.

Pracowite wakacje w metrze – remonty, wymiany i czyszczenie

Korzystając z mniejszego, wakacyjnego ruchu pasażerskiego Metro Warszawskie rozpoczęło szereg prac na stacjach oraz w pociągach. W lipcu remontowane będą między innymi schody ruchome na stacji Centrum i wymieniona zostanie winda na stacji Marymont. Trwa również dezynfekcja i czyszczenie wagonów podziemnej kolei.

Remont schodów na „patelnię"

Duże prace zaplanowano już na drugą połowę lipca – wtedy rozpocznie się kompleksowy remont sześciu ciągów schodów ruchomych prowadzących na stację Centrum – od strony tzw. patelni. Roboty będą odbywały się w trzech etapach. W każdym wyłączane i remontowane będą po dwa ciągi – po jednym na każdy z peronów. Oznacza to, że pozostałe będą cały czas dostępne dla pasażerów. Planowo naprawa wszystkich sześciu ciągów schodów ruchomych ma potrwać ponad miesiąc.

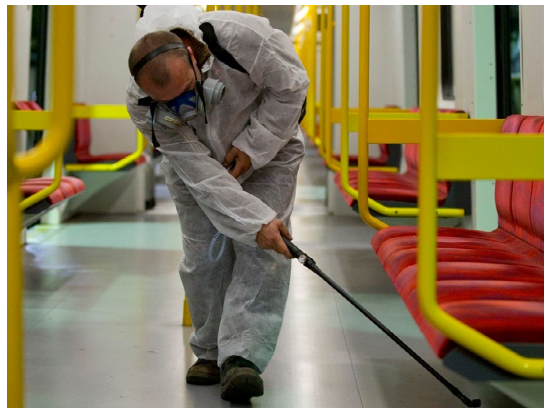
Z kolei na stacji Marymont wymieniana jest wysłużona winda. Po awarii okazało się, że koszt naprawy windy jest na tyle wysoki, że bardziej opłacalne będzie zastąpienie jej nową. Te prace mają zakończyć się w połowie lipca.

Na bieżąco prowadzone są też mniejsze naprawy i konserwacja urządzeń w metrze. Odnawiane będą również toalety na stacjach Dworzec Gdański i Świętokrzyska linii M1.

Równolegle prace prowadzi Zarząd Transportu Miejskiego – trwa m.in. budowa wind na stację metra Pole Mokotowskie i wymiana przez prywatnego inwestora wiaty przy stacji Świętokrzyska.

Pracowite przerwy nocne

Część niezbędnych prac w Metrze Warszawskim odbywa się w taki sposób, aby pasażerowie nie odczuwali dyskomfortu związanego z utrudnieniami. To chociażby kompleksowe szlifowanie torów, które



zwiększa komfort jazdy pociągami metra - poprawiany jest stan większości torów i rozjazdów na obu liniach. Prowadzone jest nocami, a w najbliższym czasie maszyna szlifująca wjedzie na tory na pograniczu Żoliborza i Bielan na linii M1 oraz na Woli na M2. Szlifowanie prowadzone będzie w lipcu i sierpniu, a ostatnią turę zaplanowano na grudzień.

Mycie i dezynsekcja

Wakacyjny okres urlopowy to dobry czas na zadbanie również o czystość w wagonach metra. Planowane jest umycie ponad 12 tysięcy siedzeń w pociągach kolejki podziemnej. W pierwszej kolejności siedzenia są odkurzane, później myte i czyszczone za pomocą szorowarek. Następnie ściąga się pianę odkurzaczem i czeka, aż całość wyschnie. Na koniec tapicerka ponownie jest odkurzana.

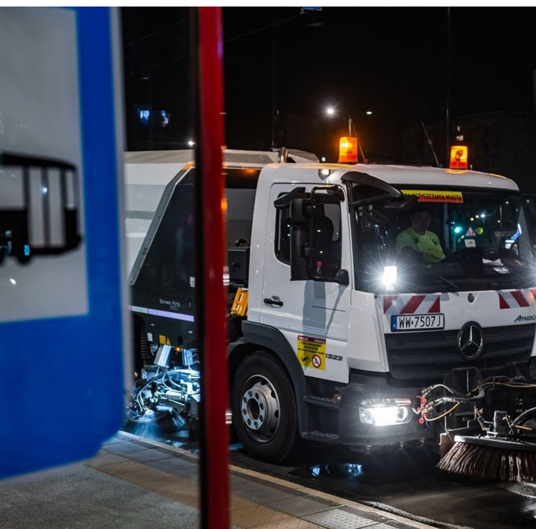
W sierpniu zaplanowana jest także dezynsekcja co najmniej 70 pociągów. Całe wnętrze wagonu, w tym miejsca trudno dostępne i kabiny maszynistów, są opryskiwane bezpiecznymi dla ludzi środkami. Potem pojazd jest zamykany na 30 min, a w następnej kolejności wietrzony. Po takim zabiegu może być ponownie włączony do ruchu pasażerskiego.

Nocne porządki na ulicach

Czyste ulice to bezpieczeństwo i zdrowie mieszkańców oraz estetyka stolicy. Zarząd Oczyszczania Miasta każdej nocy sprząta warszawskie jezdnie i torowiska tramwajowe.

Od wiosny Zarząd Oczyszczania Miasta (ZOM) codziennie porządkuje na mokro trasy, po których poruszają się pojazdy Warszawskiego Transportu Publicznego – jezdnie i torowiska. Przez cały tydzień sprzątanych jest łącznie 1300 km dróg. Na każdej z nich zamiatarki i zmywarki pojawiają się przynajmniej raz w tygodniu. Do jesieni ZOM wyczyści jezdnie blisko 35 razy, a torowiska 80 razy.

– Regularne sprzątanie ulic jest ważne nie tylko ze względów estetycznych, przede wszystkim bezpośrednio wpływa na bezpieczeństwo i zdrowie, więc także jakość codziennego życia mieszkańców stolicy – mówi Tadeusz Jaszczołt, dyrektor warszawskiego Zarządu Oczyszczania Miasta. – Dlatego tak istotne jest dla nas utrzymanie wysokiego standardu czystości, który wyróżnia Warszawę spośród innych miast. Jest możliwe dzięki kompleksowemu systemowi sprzątania miasta, zaplanowanym i odpowiednio zorganizowanym pracom oraz dynamicznym działaniom w nagłych sytuacjach – dodaje Tadeusz Jaszczołt.



Sprzątanie nocą

Ulice i torowiska czyści 30 specjalistycznych pojazdów. To zamiatarki, które wymiatają zanieczyszczenia oraz zmywarki, które myją jezdnie wodą pod dużym ciśnieniem. Woda jest używana do każdego rodzaju prac na ulicach i torowiskach – ogranicza wzbijanie się kurzu i pyłów podczas sprzątania, co korzystnie wpływa na jakość powietrza. Porządki odbywają się nocami, ze względu na mniejszy o tej porze ruch samochodów, autobusów i tramwajów. Dzięki temu pojazdy służb oczyszczania, które poruszają się z niewielką prędkością, nie powodują korków ani nie stwarzają niebezpiecznych sytuacji na drogach.

Kiedy sprzątana jest Twoja ulica?

ZOM prowadzi porządki według ustalonego tygodniowego harmonogramu. Mogą się z nim zapoznać również mieszkańcy sprawdzając go w kalendarzu sprzątania na stronie www.zom.waw.pl, w jakie dni tygodnia pojazdy służb oczyszczania pracują na konkretnej ulicy. Dostępne są tam informacje tylko na temat tych dróg, za których czystość odpowiada ZOM. Harmonogram może się zmienić, gdy występują ulewne deszcze, wtedy prace są odwoływane.

Czysta Warszawa – wspólna sprawa

Zarząd Oczyszczania Miasta odpowiada za sprzątanie tych warszawskich ulic, które mają kategorię drogi krajowej, wojewódzkiej i powiatowej, to łącznie 1300 km. Drogami ekspresowymi w stolicy zajmuje się GDDKiA, gminnymi – urzędy dzielnic, a osiedlowymi – zarządcy osiedli. ZOM sprząta również utwardzone torowiska tramwajowe.



Wejdź na

e-pop.wtp.waw.pl

i zawnioskuj

O KARTĘ UCZNIA

bez wychodzenia z domu

- Dla pierwszoklasisty – na 8 lat
- Dla uczniów, których uprawnienia stracą ważność 30.09.2023 r. celem ich przedłużenia



Kartę otrzymasz również w Punktach Obsługi Pasażerów oraz za pośrednictwem szkoły



Szczegółowe informacje uzyskasz w szkole oraz na stronie www.wtp.waw.pl

Tramwaj z Krakowa...

Tramwaje Gottfried Lindner Tw wyprodukowanow 1910 roku w fabryce Gottfried Lindner Waggonbau AG w mieście Ammendorf. Pudło o konstrukcji drewnianej zostało oparte na dwuosiowym wózku za pomocą sprężyn spiralnych. Wagony pierwotnie nie posiadały drzwi, a tylko otwarte pomosty. Wewnątrz znajdowały się ławki mieszczące 18 pasażerów. W sumie w wagonie mogło zmieścić się ok. 40 osób.

Cztery tego typu wagony trafiły do Krakowa w 1941 roku z likwidowanej sieci tramwajowej w Eberswalde i otrzymały oznaczenia SN4 – silnikowy normalnotorowy serii czwartej.

Ze względu na małą pojemność, początkowo zostały przeznaczone na wagony doczepne. Po pewnym czasie przeszły gruntowną przebudowę, polegającą m.in. na zabudowie pomostów oraz likwidacji ławek, z których pozostawiono miejsca siedzące jedynie dla 4 osób. Malowane były na kolor kremowy i otrzymały numery w przedziale 150-153. Służyły głównie jako wozy gospodarcze do przewozu pracowników lub do holowania innych wagonów. W wyjątkowych sytuacjach wprowadzano je jednak do ruchu pasażerskiego. Część wagonów już w 1945 roku przebudowywano na techniczne. W 1959 roku dwa pojazdy przekazano jako altany do ośrodka wczasowego MPK w Osieczanach, a ostatni czynny techniczny SN4 zniknął z ulic Krakowa w 1972 roku.

Wrak wagonu został odnaleziony w połowie lat 80. ubiegłego wieku i zabezpieczony w hali MPK, w której obecnie znajduje się krakowskie Muzeum Inżynierii i Techniki. Po paru latach odbudowy, we wrześniu 2015 roku światło dzienne ujrzał odrestaurowany wagon SN4, któremu nadano numer boczny 151. Jego debiut z pasażerami odbył się 27 września 2015 roku, podczas parady z okazji 140-lecia Komunikacji Miejskiej w Krakowie.

...i warszawski

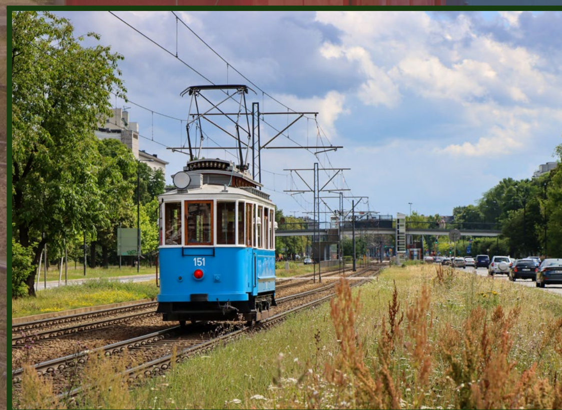
W ramach wakacyjnej wymiany do Krakowa trafił warszawski wagon N1 nr 607. Warszawski wagon również ma ciekawą historię, ponieważ jest to pierwszy powojenny model polskiego tramwaju. Konstrukcja wzorowana była na niemieckich wagonach wojennych KSW (Kriegsstraßenbahnwagen). Ten egzemplarz kursował w aż trzech polskich miastach.

Od 1949 roku woził warszawiaków, od 1967 roku służył w Szczecinie. W 2000 roku wyremontował go Miejski Zakład Napraw Tramwajów w Krakowie, a po krótkiej eksploatacji w grodzie Kraka został kupiony przez Tramwaje Warszawskie.

W tym roku można go spotkać podczas obsługi Krakowskiej Linii Muzealnej oraz na innych sezonowych liniach historycznych. Wraz z krakowską i poznańską doczepą tworzą trójkolorowy skład, przyciągając uwagę ludzi i promując historię komunikacji w Polsce.


T
445


15
607
836


151









Wakacje w zielonej stolicy

Czy można spotkać łosia nieopodal Warszawy? Jak poczuć klimat Japonii w województwie mazowieckim? Gdzie wybrać się na całodniową wycieczkę? Jakim statusem przed laty cieszyło się osiedle Anin? Zachęcamy do wakacyjnego zwiedzania stolicy i jej okolic z Warszawskim Transportem Publicznym i Zieloną mapą.

Kampinoski Park Narodowy

Pierwszym przystankiem na naszej mapie jest Kampinoski Park Narodowy, położony nieopodal północno zachodnich rogatek Warszawy. Nazywany zielonymi płucami stolicy cieszy się dużym powodzeniem wśród zwiedzających – według statystyk odwiedza go ponad milion gości rocznie.

Utworzony w celu ochrony puszczy i niedopuszczenia do jej pochłonięcia przez rozrastające się miasto, idealnie spełnia swoje zadanie. Zapewnia mieszkańcom stolicy świeże powietrze. Zachodni wiatry zachodnie pompują jego masy z zielonych obszarów Kampinosu, które wędrują przez Izabelin, Łomianki, Bemowo, Bielany, aż do ścisłego centrum miasta.

Dlaczego warto wybrać się na wycieczkę do Kampinoskiego Parku Narodowego? Można spotkać tu niezwykłą mieszankę krajobrazów – lasy, łąki, wydmy śródlądowe, bagna, a także bogatą i różnorodną florę i faunę. Przy sprzyjających okolicznościach spacer umili obserwacja łosia, rysia, bobra europejskiego, kuny leśnej, sarny, jelenia czy dzika. Interesująca jest też roślinność. Wydmy pokrywają bory sosnowe, występuje tu rzadko spotykana olsza czarna oraz paprocie górskie.

Na powierzchni ponad 38tys. ha jest wiele pamiątek polskiej historii i kultury. Szczególnie polecamy Łużową Górę, Opaleń, Grochalskie Piachy, Granicę a także wizytę w opuszczonej leśniczówce i skansenie budownictwa puszczańskiego.

Wpisany na światową listę rezerwatów UNESCO Kampinoski Park Krajobrazowy to idealne miejsce wypoczynku o dużych walorach edukacyjnych. Na jego terenie można uprawiać turystykę pieszą, rowerową i jazdę konną. Na szlakach turystycznych wydzielone są specjalne strefy, w których można przygotować posiłek lub – w razie konieczności – schronić się przed deszczem. W wyznaczonych obszarach można też organizować pikniki.

Jak dojechać?

- przystanek SIERAKÓW
  bus: 210
- przystanek 3 MAJA (TRUSKAW)
  bus: 210
- przystanek SKIBIŃSKIEGO (TRUSKAW)
  bus: 210
- przystanek PALMIRY MUZEUM
  bus: 800 (uwaga: kursuje tylko w sezonie)
- przystanek DZIEKANÓW LEŚNY
  bus: 150

Rezerwat Łosiowe Błota

Także na północy zapraszamy do odwiedzin Łosiowych Błot – torfowiskowego rezerwatu przyrody, położonego na terenie gminy Stare Babice, w otulinie Kampinoskiego Parku Narodowego. Zajmuje powierzchnię blisko 31 00 ha i bezpośrednio graniczy z dzielnicą Bemowo, dzięki czemu dojazd ze stolicy nie stanowi problemu.

Nazwa rezerwatu nawiązuje do charakterystycznych i unikalnych torfowisk niskich, jakie można tu spotkać. Na terenie Łosiowych Błot przeważają tereny bagienne, które na skutek stopniowego obniżania poziomu wód gruntowych porastają roślinnością. Torfowiska wraz z łąkami trzęślicowymi tworzą miłe dla oka mozaiki.

Występuje tu m.in. turzyca sztywna, storczyk plamisty, trzęślica modra, mieczyk dachówkowaty, a także będący pod ochroną goździk pyszny. Z uwagi na specyficzne ukształtowanie terenu – podmokłe tereny i naturalne jeziorka torfowe – Łosiowe Błota są niezwykle atrakcyjne dla zwierząt. Spotkać tu można wędrujące z puszczy łosie, dziki, sarny, lisy a także dzięcioły, krogulce i kowaliki.

Obszary torfowisk niskich są chronione, dlatego sam teren rezerwatu nie jest dostępny. Na zwiedzających czekają jednak liczne ścieżki i szlaki edukacyjne wzdłuż granic uroczyska. Dużą atrakcją jest 60-metrowa drewniana kładka, prowadząca w głąb mokradeł. Można z niej podziwiać roślinność porastającą siedliska wodne i obserwować ptaki gniazdujące na pograniczu rezerwatu.

Uroczysko Łosiowe Błota to idealne miejsce na wycieczkę dla całej rodziny. Bez problemu można dojechać WTP, a po wyjściu z autobusu zanurzyć się w świecie przyrody.

Jak dojechać?

- przystanek KWIRYNÓW
  bus: 712



Chojnowski Park Krajobrazowy

Miłośników nieco dłuższych wędrówek zachęcamy do odbycia całodniowej wizyty w Chojnowskim Parku Krajobrazowym. Położony w powiecie piaseczyńskim, na terenie gmin Piaseczno, Góra Kalwaria, Konstancin-Jeziorna, Tarczyn i Prażmów, zajmuje – wraz z otuliną – ponad 11 tys. ha.

Turzycowiska, konwalia majowa, kalina koralowa, pomocnik baldaszkowy, zawilec wielokwiatowy, będący pod ścisłą ochroną chrobotek – m.in. taką roślinność można podziwiać podczas leśnych spacerów. Większość powierzchni parku zajmują lasy – bory mieszane, w dolinach rzek – fragmenty lasów łęgowych.

Wartościowym elementem krajobrazu jest dolina rzeki Jeziorki wraz z dopływem – rzeką Tarczynką. Można tu spotkać polujące zimorodki i wydrę. W wodach żyje natomiast ponad 20 gatunków ryb, w tym pstrąg potokowy oraz miętus.

Na terenie parku utworzono 11 rezerwatów przyrody – Biele Chojnowskie, Chojnów, Las Pęcherski, Łęgi Oborskie, Łoś, Łyczyńskie Olszyny, Obory, Pilawski Grąd, Skarpa Jeziorki, Skarpa Oborska, Uroczysko Stephana, a także dwa obszary objęte programem Natura 2000 – Stawy w Żabieńcu i Łąki Soleckie.

Wytoczono również ścieżki piesze i trasy rowerowe. Przez teren Chojnowskiego Parku Krajobrazowego przebiegają także szlaki turystyczne PTTK.

Jak dojechać?

- przystanek ZGK
  bus: L15, L28
- przystanek SUE RYDEL
  bus: L15, L28
- przystanek ŁYCZYN
  bus: L15, L21, L42
- przystanek ŁYCZYŃSKA
  bus: 742, L21
- przystanek CMENTARZ
  bus: L16, L24

Ogród Botaniczny PAN w Powsinie

Gdy czasu na zwiedzanie nieco mniej, można wybrać się na spacer po Ogrodzie Botanicznym PAN w Powsinie, jedynie 20 km od centrum stolicy. To idealne miejsce na szybką wycieczkę za miasto. Zwłaszcza dla sympatyków wszelkiego rodzaju roślinności. Początki ogrodu to 1928 rok i inicjatywa profesorów Bolesława Hryniewskiego i Romana Kobendzy. Od 1995 roku na terenie ogrodu funkcjonuje Centrum Edukacji Ekologicznej, w którym prowadzone są warsztaty dla dzieci i młodzieży.

Ogród botaniczny jest czynny cały rok, jednak w sezonie wakacyjnym warto kupić bilet online, unikając kolejek do stacjonarnych kas biletowych. Spacer gwarantuje niezapomniane przeżycia. W poszczególnych obszarach parku można poczuć się jak w najdalszych zakątkach świata, po-

iztm

dziwiając roślinność charakterystyczną dla danych regionów.

Znajdują się tu m.in. kolekcje roślin wrzosowatych, azjatyckich, leczniczych, przyprawowych, sadowniczych, warzywnych, tropikalnych i subtropikalnych. Chwilę wytchnienia można znaleźć w Ogrodzie Zmysłów, który pełni funkcję terapeutyczną oddziałując na wszystkie zmysły. Odwiedzający zwracają szczególną uwagę na kwitnące wiosną wiśnie i magnolie, a także imponujących rozmiarów rododendrony. Duże wrażenie wywołuje również kolekcja tulipanów i róż.

Ogród PAN w Powsinie zajmuje powierzchnię wynoszącą 40 ha, jednak dla zwiedzających udostępniony jest teren 30 ha. Pozostałą część zajmują zaplecza i szkółki służące do rozmnażania roślin. Średni czas przejścia wynosi około 2.5-3 godzin.

Jak dojechać?

- przystanek OGRÓD BOTANICZNY
  bus: 139, 439
- przystanek POWSIN-PARK KULTURY
  bus: 519

Rezerwat przyrody Wyspy Świderskie

Miłośników opalania i pływania zachęcamy do wizyty w wodnym rezerwacie przyrody Wyspy Świderskie, położonym na terenie Otwocka, Józefowa oraz gmin Wiązowna, Kołbiel i Siennica. Rezerwat został powołany w 1978 roku przez ówczesnego ministra leśnictwa i przemysłu drzewnego w celu ochrony rzeki Świder wraz z jej prawym dopływem - rzeką Mienią.

Rezerwat obejmuje teren 258 ha. Większość obszaru została włączona do Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000. Przedmiotem ochrony - prócz 46 km odcinka rzeki - jest tu m.in. piskorz, bóbr europejski, minóg ukraiński, wydra europejska, koza pospolita oraz kumak nizinny.

Z uwagi na względy krajobrazowe i czystość rzeki, na 41 km odcinku od Dłużewa do osiedla Świdry Wielkie oraz 5 km odcinku Mieni od mostu w Wiązownie do połączenia ze Świdrem, wyznaczono granice rezerwatu. Obejmuje on koryta rzek wraz z pasem brzegowym o szerokości 20 m i nadbrzeżną roślinnością.

Na dnie rzeki Świder wyrastają rdestnice, grzybienie białe i grążele żółte. Można znaleźć tu dużo gatunków ryb, m.in. lina, szczupaka, karasia srebrzystego, różankę, węgorza, ciernika, płocie, miętusa, sandacza czy okonia. Z ptaków wymienić warto jaskółki brzegówki, zimorodki, a także liczne gatunki dzięciołów.

Z uwagi na ochronę wyżej wymienionego obszaru, rezerwat przyrody Świder dla ruchu turystycznego dostępny jest jedynie w ramach plaży miejskiej w Otwocku. Pozostały teren objęty jest zakazem poruszania, wyprowadzania psów i pływania. Walory przyrodnicze i krajobrazowe siedliska można natomiast podziwiać z licznych mostów zlokalizowanych w ciągu dróg publicznych.

Jak dojechać?

- przystanek CISZYCA
  bus: L14
- przystanek GASSY-PĘTLA
  bus: L14

Lasy w Aninie

Dla osób pragnących pozostać w granicach administracyjnych stolicy polecamy wycieczkę do określanego mianem „Manhattanu pośród lasu" warszawskiego Anina, położonego w dzielnicy Wawer. Duża liczba terenów zielonych to zdecydowanie największa zaleta tej części miasta.

Anin powstał na początku XX wieku jako miejscowość letniskowa. W sezonach letnich zjeżdżali tu mieszkańcy stolicy w poszukiwaniu wytchnienia od wielkiego miasta. Jeszcze przed I wojną światową zwracano uwagę na terapeutyczny charakter pobytu w Aninie. Duża powierzchnia terenów zielonych, zwłaszcza lasów sosnowych i wydzielanych przez nie olejków eterycznych, miała przeciwdziałać depresji, obniżać stres i oczyszczać drogi oddechowe.



I choć po latach Anin zyskał status osiedla mieszkaniowego, nadal sprzyja leśnym spacerom i rowerowym wyprawom. Najłatwiej dostępna część lasów znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie ulicy M. Kajki. To właśnie z tego punktu rekomendujemy rozpoczęcie wycieczki.

Prócz spacerów leśnych, warto na nieco dużej zatrzymać się w Aninie, zwracając uwagę na charakterystyczną, willową architekturę tej części Warszawy. Osiedle zachowało swój sielski, letniskowy klimat - nadal można podziwiać tu piękne świdermajery i okazałą, zabytkową rezydencję w stylu zakopiańskim znajdującą się przy ulicy IX Poprzecznej.

Jak dojechać?

- przystanek WARSZAWA-ANIN
  km: R7, SKM: S1, S10
- przystanek INSTYTUT KARDIOLOGII
  bus: 305
- przystanek IX POPRZECZNA
  bus: 115, 125, 525
- przystanek TRZYKROTKI
  bus: 119, 147
- przystanek WAWERSKA
  bus: 704, 720, 722, 730
- przystanek WIERZCHOWSKIEGO
  bus: 704, 720, 722, 730

Rezerwat przyrody Olszynka Grochowska

W niedalekiej odległości od Anina jest rezerwat przyrody Olszynka Grochowska. Położony na terenie dzielnicy Praga-Południe, od wschodu ograniczony jest ulicami: Szeroką i Wałem Kościuszkowskim, od zachodu linią kolejową Warszawa-Otwock. Powierzchnia rezerwatu wynosi - wraz z otuliną - ponad 111 ha. Ochroną objęta jest większa część lasu, bez obszarów poprzecinanych torami kolejowymi, liniami elektrycznymi czy rurociągami.

Celem ochrony jest bogata szata roślinna występująca na tym obszarze oraz ochrona miejsca o szczególnym znaczeniu historycznym. W 1831 roku na terenie Olszynki Grochowskiej odbyła się jedna z najkrwawszych bitew powstania listopadowego. Pomnik poległych opatrzony jest tablicą z podpisem: Przechodniu powiedz współbraciom, Że walczyliśmy mężnie i umierali bez trwogi, Ale z troską w sercu o losy Polski, O losy przyszłych pokoleń, o Twoje losy Ku czci Bohaterów Olszynki Grochowskiej poległych dn. 25.02.1831 r.

Rezerwat przyrody Olszynka Grochowska to piękne, klimatyczne i spokojne miejsce, idealne na wakacyjny spacer. Przy sprzyjających warunkach można obserwować tu ponad 40 gatunków ptaków lęgowych - m.in. dzięcioła zielonego, dzięciołka, remiza oraz kulczyka. Na terenie uroczyska wśród drzew dominują zaś sosny, dęby i brzozy.

Jak dojechać?

- przystanek SZYMAŃSKIEGO
  bus: 145, 225
- przystanek ORACZY
  bus: 145, 225
- przystanek RAFII
  bus: 145, 225

Cytadela Warszawska i Park Fosa

Ostatnim miejscem na naszej wakacyjnej, zielonej mapie jest Cytadela Warszawska, w dzielnicy Żoliborz między ulicami: Wybrzeże Gdańskie, Kaniowskiej i R. Krajewskiego. To imponujących rozmiarów XIX-wieczna twierdza, wzniesiona w latach 1832-1836 na rozkaz cara Mikołaja I. Dziś znajduje się tu m.in. Muzeum Katyńskie - w którym zgłębić można historię losów oficerów i więźniów zamordowanych przez NKWD - oraz zaprojektowany w 1950 roku Park Fosa.

Zarówno park, jak i Stok Cytadeli położone są w miejscu dawnej fosy, przez którą jeszcze kilka lat temu przepływała rzeka Drna. Po terenie można spacerować na dwa sposoby - górą po wyasfaltowanych alejkach lub dołem, po mineralnych i nierzadko błotnistych ścieżkach, odkrywając w ten sposób „dzikie” zakamarki fortyfikacji.



Warto odwiedzić magiczne drzewo - instalację artystyczną Jana Sajdaka zlokalizowaną na jednej z tutejszych wierzb. Artysta umieścił w jej pustych dziuplach kolorowe witraże wykonane z recyklingowego plastiku. W promieniach wakacyjnego słońca całość prezentuje się niezwykle imponująco.

Spacerując po terenie cytadeli można spotkać jego najmniejszych mieszkańców - ropuchy zielone i traszki zwyczajne. Zamieszkują tu też dzikie pszczoły i pszczolinki, niekiedy można też się natknąć na lisy i bażanty. Z uwagi na obecność pięciu gatunków nietoperzy, dolne ścieżki parku pozostają nieoświetlone.

Zarówno Park Fosa, jak i Cytadela Warszawska są czynne przez cały rok, jednak zachęcamy do ich odwiedzin zwłaszcza w sezonie wakacyjnym, kiedy przyroda prezentuje się najbardziej imponująco.

Jak dojechać?

- przystanek CYTADELA
  bus: 185
- przystanek GEN. ZAJĄCZKA
  bus: 116, 157, tram: 6, 15, 36
- przystanek PL. INWALIDÓW
  bus: 116, 157, tram: 6, 15, 36

ZIELONA MAPA WTP

„Zielona mapa" to graficzne opracowanie najważniejszych miejsc przeznaczonych do rekreacji, zlokalizowanych na terenie aglomeracji warszawskiej. Interaktywna mapa dostępna jest pod adresem www.zielonamapa.waw.pl. Można na niej znaleźć m.in. lasy, rezerwaty, parki oraz jeziora.

Na mapie umieszczono cenne wskazówki, ułatwiające dotarcie do wybranych miejsc transportem publicznym. Wymieniono nazwy przystanków, na których trzeba wysiąść oraz linie komunikacji miejskiej i kolei. Ma to istotne znaczenie w przypadkach, gdy przystanek nazywa się inaczej niż znajdujące się w pobliżu tereny zielone.

Dodatkowo mapa jest zintegrowana z wyszukiwarką połączeń na stronie ZTM oraz mapami Google. Ważną częścią projektu jest zakładka „Więcej roślin". Znajduje się tam wykaz - wybranych przez ekspertów - gatunków, które warto sadzić by zminimalizować efekty smogu.

Zachęcamy także do zapoznania z zakładkami „Mniej hałasu" i „Mniej spalin". Wyznaczono tam miejsca o największym natężeniu hałasu i stężeniu szkodliwych dla zdrowia pyłów PM10 i PM2,5. Ponadto odwiedzający witrynę mogą zapoznać się z serią porad, jak być eko w wielkim mieście. ■







Warszawski Transport Publiczny



PARKUJ ZA DARMO* I BEZPIECZNIE NA P+R ŻERAŃ

Bezpośredni dojazd do metra | **Wygodne** przesiadki | **Dostępny** 24/7 | **Parking** monitorowany

*Dla posiadaczy biletów Warszawskiego Transportu Publicznego z wyłączeniem biletów 20-; 75- i 90-minutowych.



STOLICA WYGODY

Fundusze Europejskie Program Regionalny

Rzeczpospolita Polska

Mazowsze. serce Polski

Unia Europejska Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego



Erywań – metro donikąd

Metro chyba każdemu z nas kojarzy się z szybkim, niezawodnym i nowoczesnym środkiem transportu. Miasta na całym świecie inwestują w jego rozwój, który przyczynia się do podniesienia komfortu życia mieszkańców poprzez znaczne skrócenie czasu codziennych podróży – nie bez znaczenia jest również wpływ na klimat i przestrzeń miejską. Podziemna kolej w Erywaniu wydaje się być zaprzeczeniem tych idei.

W wielu miastach byłego ZSRR system podziemnej kolejki pełni ważną rolę komunikacyjną. Stacje Moskwy czy Sankt Peresburga to prawdziwe dzieła sztuki i kunsztu architektonicznego, każdego dnia „odwiedzane" przez mieszkańców i turystów. Poza wartościami historycznymi i estetycznymi, to także sprawnie działające, dobrze przemyślane i wciąż rozbudowujące się sieci, stanowiące podstawową gałąź transportową mniejszych i większych metropolii.

Najmniejsze metro na Kaukazie

Na Kaukazie działają trzy systemy metra - w stolicach Azerbejdżanu, Gruzji i Armenii. Wszystkie powstały jeszcze w czasach radzieckich – najmniejszy z nich znajduje się w Erywaniu w Armenii. I to metro opiszemy w tym artykule.

Metro w Armenii otwarto stosunkowo późno, bo w 1981 roku – podczas gdy w Tbilisi podziemna kolej powstała w 1966 roku, a w Baku rok później. Miało to związek z niedostateczną liczbą mieszkańców – w Erywaniu mieszkało wówczas ok. 700 tys. osób a radzieckie władze wydawały zgodę na budowę metra jedynie w miastach, gdzie ta liczba przekraczała milion. Sprytni Ormianie „przechytrzyli system", rejestrując metro jako linię szybkiego tramwaju i dzięki temu otrzymali dotację od państwa i mogli rozpocząć budowę. Dopiero po kilku latach, gdy liczba mieszkańców miasta wzrosła, przemianowali tramwaj na pełnoprawne metro. Władze Erywania odtrąbiły sukces.



Z centrum donikąd, z dala od osiedli

Cała sieć metra to niezbyt imponujące 12 kilometrów i 10 stacji. Linia nr 1 łączy szeroko pojęte centrum miasta z osiedlami i zakładami przemysłowymi, znajdującymi się w południowej części Erywania. Po drodze zahacza o główny dworzec kolejowy Sasunti David – ten jednak trudno nazwać węzłem komunikacyjnym bo odjeżdża z niego zaledwie kilka pociągów dziennie. W tym miejscu składy wyjeżdżają na powierzchnię, jadąc powoli wzdłuż linii kolejowej w stronę Araratu.

Ostatnia rozbudowa erywańskiej sieci metra była w 1996 roku – w stosunku do pierwotnego kształtu jedynej linii, dobudowano łącznik między stacjami Shengavit a Charbakh, obsługiwany wahadłowo jednym pociągiem. Planowane wydłużenie na północny zachód od centrum udało się w zasadzie tylko o jedną stację – pociągi kończą przy Barekamutyun. Taki kształt sieci jest niestety mało funkcjonalny – metro omija szerokim łukiem największe blokowiska i oddalone od centrum osiedla, do których docierają busiki i rzadko kursujące trolejbusy. Tymczasem większość fabryk, wzdłuż których kursuje podziemna kolej, współcześnie jest opuszczona…

Marzenia brutalnie sprowadzone na ziemię

Jak wygląda metro w Erywaniu po 27 latach od ostatniej rozbudowy? Trzeba przyznać, że dość mizernie. Stacje są szare i zaniedbane, a stan torowiska nie pozwala na osiąganie zbyt dużych prędkości. Pociągi są zestawione zwykle z dwóch wagonów rosyjskiej serii 81 (podobnych do tych, jakie znamy z warszawskiej linii M1), kursujących między 6.30 a 23 w takcie 5-8 minutowym. Według oficjalnych statystyk z metra korzysta ok. 40 tys. pasażerów dziennie, co jest wartością 10 razy mniejszą choćby od metra w Tbilisi (w którym mieszka podobna liczba osób).

W przeciwieństwie do wielu innych miast byłego ZSRR, stacje erywańskiego metra nie posiadają również zbyt wielu walorów architektonicznych. Budowa u schyłku rozpadającego się ZSRR skutkowała niewielką ilością środków na zdobienia i estetyzację stacji oraz innych elementów infrastruktury.

Z żetonem w podróż

Jednorazowy przejazd erywańskim metrem to koszt 100 dram (ok. 65 groszy). To teoretycznie niewiele, jednak w stołecznej komunikacji miejskiej taryfa… właściwie nie istnieje. Nie ma biletów miesięcznych i jednodniowych – jednorazowe, plastikowe żetony kupuje się w kasie lub automatach przy wejściach na stacje – system nie jest zintegrowany z kursującymi po mieście busami i trolejbusami. Te również niekoniecznie dowożą do stacji przesiadkowych. Tramwaje, kursujące w Erywaniu do 2004 roku, są obecnie tylko wspomnieniem.

Niepewne widoki na przyszłość

Choć plany dalszej rozbudowy, a nawet budowy drugiej linii, są bardzo ambitne, zdają się pozostawać tylko na papierze. Jedyne metro w Armenii boryka się z chronicznym niedofinansowaniem – kilka lat temu, po znacznych podwyżkach cen prądu, realnie rozważano całkowite zamknięcie linii. Z pomocą przyszedł rząd kraju, który przekazał jednorazową, wysoką dotację, umożliwiającą przeprowadzenie niezbędnych remontów i modernizacji. Wówczas także dwukrotnie podniesiono ceny biletów, co spowodowało dodatkowy „odpływ" pasażerów. Tak więc podstawowym środkiem poruszania się po stolicy Armenii pozostaje samochód. ■



W e-POP MOŻESZ WIĘCEJ
NIE WYCHODZĄC Z DOMU

- ✓ zawnioskujesz o Kartę Miejską/Kartę Warszawiaka/nki;
- ✓ wyrobisz Kartę Ucznia;
- ✓ obsłużysz swoje ewentualne zadłużenie;
- ✓ spotkasz się z nami on-line jeśli masz pytania.

W Punktach Obsługi Pasażerów ułatwiamy
także obsługę wniosków wielorodzinnych i uprawnień.



Warszawski
Transport
Publiczny

Wydarzenia na stadionie PGE Narodowym – niezbędnik imprezowy

Kalendarz imprez na stadionie PGE Narodowym jest wypełniony po brzegi. W najbliższym czasie wystąpią tu P!NK, Depeche Mode, The Weeknd, Imagine Dragons. W sierpniu na płytę stadionu powróci Dawid Podsiadło, miesiąc później zadebiutuje Sanah. A poza tym mecze, zawody sportowe. Duże wydarzenia na obiekcie wiążą się ze zmianami w Warszawskim Transporcie Publicznym.

Stadion na trybunach może pomieścić ponad 58 tysięcy gości a ta liczba rośnie gdy widzowie (np. podczas koncertów) zajmują też stadionową płytę. Frekwencja podczas eventów od lat dopisuje, bilety wyprzedają się na pniu. Każde duże wydarzenie na stadionie oznacza zmiany komunikacji publicznej i w ruchu drogowym.

Najlepiej WTP

Na wszystkie wydarzenia organizowane na stadionie PGE Narodowym najlepiej wybrać się Warszawskim Transportem Publicznym. Na stadion można dojechać (i oczywiście potem z niego wrócić) metrem – na stację Stadion Narodowy dojeżdżają pociągi linii M2 a podczas imprez na stadionie zwiększana jest częstotliwość kursowania pociągów na obydwu liniach. Ten rejon jest także skomunikowany dzięki stacji kolejowej Warszawa Stadion, na której zatrzymują się pociągi Szybkiej Kolei Miejskiej i Kolei Mazowieckich. Są oczywiście tramwaje – kursują al. J. Waszyngtona, al. Księcia Józefa Poniatowskiego, al. Zieleniecką, ulicami Targową i Grochowską. Przy stadionie zatrzymują się także autobusy wielu linii.

Saska Kępa z utrudnieniami wjazdu

Na kilka godzin przez imprezą ograniczony zostaje wjazd na Saską Kępę. Przez kilka godzin wyłączone z ruchu są obszary ograniczone ulicami: al. Józefa Poniatowskiego, al. J. Waszyngtona, ulica Międzynarodowa, al. Stanów Zjednoczonych i Wał Miedzeszyński oraz al. Stanów Zjednoczonych, Wał Miedzeszyński, Afrykańska i gen. T. Bora-Komorowskiego. Ograniczenia nie dotyczą pojazdów osób posiadających identyfikatory SK, taksówek oraz pojazdów jednośladowych. Bez zmian w tym czasie kursują również autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego.

Możliwe zamknięcia niektórych ulic

W zależności od sytuacji, policja może podjąć decyzję o zamknięciu niektórych ulic. Jeśli zamknięta jest ulica Sokola od Zamoście do Wybrzeża Szczecińskiego, autobusy linii 102, 125 i 202 kursują ulicami Targową i Kijowską do pętli Dw. Wschodni (Kijowska), a 146 i 147 – ulicami Wybrzeże Szczecińskie i Zamoście.

W przypadku zamknięcia ulic Sokolej, Zamoście i J. Zamoyskiego, na trasy objazdowe zostają skierowane autobusy linii 102, 125, 135, 146, 147 i 202. Autobusy 102, 125 i 202 kursują ulicami Targową i Kijowską do pętli Dw. Wschodni (Kijowska), 135 – ulicą Targową, a 146 i 147 – aleją Zieleniecką.

Ewentualne wyłączenie mostu Józefa Poniatowskiego

W przypadku, gdy uczestnicy masowo decydują się na pieszy powrót do centrum, możliwe jest zamknięcie dla ruchu mostu Józefa Poniatowskiego i alej Jerozolimskich na odcinku pomiędzy rondem gen. Ch. de Gaulle'a a rondem J. Waszyngtona, a także wyłączenie ruchu tramwajowego od placu S. Starynkiewicza do ronda J. Waszyngtona. Decyzję o zamknięciu ruchu podejmuje policja. Wtedy autobusy jeżdżące normalnie mostem Józefa Poniatowskiego przekraczają Wisłę mostem Łazienkowskim. Tramwaje natomiast po stronie Śródmieścia dojeżdżają do pl. S. Starynkiewicza a na Pradze do Ratuszowej ZOO lub jeżdżą do ronda Wiatraczna w pętli ulicami Grochowską – J. Zamoyskiego - al. Zieleniecka – al. J. Waszyngtona. Dodatkowo uruchamiana jest autobusowa linia zastępcza między pl. A. Zawiszy a rodem Wiatraczna przez most Łazienkowski.

Komunikacja rozwozowa

Sprawny powrót do domu po koncercie jest możliwy dzięki uruchomieniu dodatkowych linii autobusowych, kursów tramwajów oraz częściej kursującym pociągom metra. ■



Goloneczka prosto z berlieta

Tęsknicie za czasami, kiedy żuło się gumę turbo, nosiło na uszach słuchawki walkmana, a po jeansy i buty z logo zachodnich firm jeździło się na Stadion Dziesięciolecia? Do czasów, gdy najlepsi muzycy rockowi byli młodzi, a filmy z Arnoldem Schwarzeneggerem pożyczało się na kasetach wideo? Jeśli tak, to może jedliście też kiełbasę w barbusie, albo poprosiliście panią o napój gazowany wspinając się po stopniach do okna połowy ikarusa.

Od dawna wiadomo, że autobusy, które już odeszły na emeryturę, mogą zyskać drugie życie. W latach 60. wycofane ze służby chaussony bywały ruchomą biblioteką lub obwoźnym kinem. Ta legendarna marka obok jelczy „ogórków" służyła też jako punkty sprzedaży biletów komunikacji miejskiej. Służyły w tym przypadku na polu kultury lub wspomagały transport publiczny inaczej niż robiły to za czasów swojej młodości. Tak było w PRL, kiedy wszystko było państwowe i trudno było nawet marzyć o tym, by posiadać własny autobus i prowadzić w nim biznes. Jednak później, już po przemianach wolnorynkowych, takie ograniczenia zniknęły.

Nocny bar

Ten, kto przeniósłby się do stolicy Polski z połowy lat 90., chyba nie dałby rady jej poznać. Wtedy to było miasto na dorobku, wiecznego niedostatku, nieuporządkowane. Handlowało się z łóżek polowych na ulicach, stąpało po nierównych płytach chodnikowych, bawiło się na karuzeli w lunaparku pod Pałacem Kultury i Nauki, między szarymi budynkami centrum miasta. Jeszcze niedawno brakowało wszystkiego, a teraz wszystko przyjeżdżało z zachodu, kusiło kolorami i obiecywało raj, jeśli tylko ktoś miał pieniądze. Można takie obrazy zobaczyć w starych wydaniach Wiadomości czy filmach i serialach pokazujących polskie ulice z tamtego okresu.



Na początku i w połowie lat 90. powstawały też nowe biznesy, czasem chaotycznie, czasem z przymusu i braku perspektyw. Wiele osób otwierało małą gastronomię, a jednym z symboli tamtych lat stały się bary szybkiej obsługi, gdzie można było zjeść tanio, sycąco i smacznie, co potwierdzają wszyscy, którzy takich specjałów kosztowali. Może niekoniecznie było to zdrowe jedzenie, ale kto by wybrzydzał, wracając o godzinie drugiej w nocy do domu? Były bary z zapiekankami w przyczepach kempingowych, albo hot dogi sprzedawane z okienka czerwonych kiosków produkcji jugosłowiańskiej. Był też bar w autobusie, gdzie menu było bardziej urozmaicone.

Przez wiele lat autobus, stojący na ulicy Emilii Plater, w okolicach nieistniejącego już klubu jazzowego Akwarium był jednym z symboli stolicy. Może nie czytało się o nim w przewodnikach, ale na pewno można było usłyszeć od lepiej zorientowanych w nocnym życiu Warszawy znajomych, że warto tam zajść na flaczki, golonkę albo ociekające tłuszczem parówki po kanadyjsku. Alkoholu tam nie serwowano, bo i w sumie po co? Przy Dworcu Centralnym było w tamtych latach wystarczająco niebezpiecznie, a zresztą, jeśli ktoś chciał, to w bliskiej okolicy mógł znaleźć coś do wypicia.

Autobus, a właściwie barbus, jak o nim mówiono, stał się legendą i był na tyle ciekawym miejscem, że pisały o nim gazety. W 1998 roku obszerny reportaż w „Gazecie Stołecznej" zamieścił Marcin Wojciechowski. Bo też było, o czym i o kim pisać. O drugiej, czy o trzeciej w nocy w takich miejscach często pojawiają się ludzie z poszarpaną historią, goście którzy wolą poruszać się w cieniu, albo są zwyczajnie rozbawieni, a w parze z dobrym humorem idzie zwykle apetyt. Można też wyczuć nocny puls wielkiego miasta. Zresztą, sami właściciele tego biznesu mieli ciekawe rzeczy do opowiedzenia, a w ich historii widać było blaski i cienie polskiej transformacji.

Z reportażu można się dowiedzieć, że to małżeństwo najpierw straciło pracę w jednym z zakładów przemysłowych i szukało pomysłu na to, co dalej. Ponieważ pan Zygmunt miał, jeszcze z wojska, prawo jazdy na autokary, to doszli do wniosku, że można by spróbować przewozów pasażerskich.

Zaczęli od znalezienia odpowiedniego wozu w warszawskich zajezdniach. Po kilku miesiącach poszukiwań znaleźli 20-letniego jelcza berlieta. Z przewozów nie dało się jednak utrzymać. Ludzie nie chcieli płacić za przejazd, narzekali na ceny, wyższe niż

w ówczesnym MZK, a poza tym autobus trzeba było codziennie sprzątać. Wycofali się z tego pomysłu, ale autobusu się nie pozbyli. Kiedyś wynajęli go ekipie filmowej, a aktorzy mieli w nim garderobę. Na planie był też autobus gastronomiczny, a jego właściciele opowiedzieli, jak się zabrać do takiego biznesu. I tak narodził się barbus, czy też bus bar (bo tutaj jednej nazwy nie było, każdy mówił, jak mu pasowało).

W okolicach szoferki znalazła się kuchnia, gaz był z butli, a oświetlenie z akumulatorów. W części dla klientów stanęło pięć małych stolików, wykonanych przez właścicieli własnoręcznie ze sklejki. Na końcu znajduje się kilka foteli, przy których już nie udało się zmieścić stolików. Siedzenia zostały oryginalne, z berlieta, ale na wszelki wypadek przykrywane pokrowcami, gdyby kogoś kusiło, żeby zgodnie z wieloletnią tradycją pociąć je scyzorykiem.

Początek lat 90. był okresem, nazwijmy to, trochę większej swobody i luźniejszego traktowania przepisów, kiedy flaczki nalewało się prosto z garnka



na targowiskach, żeby pokrzepić zziębniętych handlarzy. Jednak o zupełnej swobodzie nie można było mówić, sanepid działał. Przyglądał się też działalności bar busa, który parkował w centralnym punkcie miasta. Jak wspominali właściciele, ciągle przychodziły jakieś kontrole, które miały zastrzeżenia do długotrwałego parkowania w centrum stolicy czy warunków sanitarnych. Właściciele się nie dali, ale znaleźli sposób. Postanowili działać w nocy, kiedy większość urzędów śpi.

Przyjeżdżali o dziewiątej wieczorem, a kończyli o piątej nad ranem. Kontrole skończyły się jak ręką odjął, ale za to narodziła się warszawska legenda. Autobus stał się ważnym punktem na mapie Warszawy, bo ten, kto zaplątał się w okolice Dworca Centralnego w środku nocy, często był głodny. Dla niego to miejsce było oazą, ostatnią deską ratunku, przytulnym schronieniem, gdzie można było się ogrzać w nocy lub poczekać na nocny autobus, a tych od 2007 roku pod Centralnym nie brakowało, gdy ZTM zmienił siatkę połączeń.

Wyjątkowa klientela

W takich okolicznościach nie mogło zabraknąć wśród gości ciekawych ludzi. Pojawiali się i taksówkarze, którzy mięso popijali szklanką mocnej czarnej kawy, i łysi silnoręcy, którzy mogli tam czekać na golonkę w towarzystwie policjantów, o czym pisał na swoim blogu były dziennikarz „Gazety Wyborczej" Alex Kłoś. Wpadał pan Tadzio, były zapaśnik, który nocami włóczył się po ulicach, odkąd zostawiła go żona. Ludzi z historiami na pewno było więcej, bo przecież nocą nikt nie chce być sam, a w bar busie zawsze za ladą stał pan Zygmunt i znalazł się ktoś, kto pogadał. Bywał też swego czasu Olaf Lubaszenko, kiedy przeżywał kłopoty rodzinne. Podobno tam się uspokajał, więc nic dziwnego, że podobny bar bus umieścił w komedii „Poranek kojota".

Z reportażu w „Gazecie Wyborczej" można się z kolei dowiedzieć, że zaglądali tam aktorzy pobliskiego Teatru Dramatycznego. Wpadali też studenci, czasami już po kilku godzinach zabawy czy licealiści. Pieniędzy mieli niewiele, ale właśnie dlatego pojawiali się w tym miejscu. Przychodzili, zamawiali kiełbaskę, zjadali i pędzili dalej.

I tak to się toczyło przez lata. W międzyczasie właściciele zmienili nawet autobus, w którym prowadzili swój bar. Berlieta warszawskiego zastąpił pojazd sprowadzony z Olsztyna, ze znaczkiem Renault na przedzie, jako świadectwem zmian zachodzących we francuskiej motoryzacji. Czerwone firanki, o których można było przeczytać w starszych przekazach, zamieniły się w zielone, a zamiast bordowych foteli z charakterystyczną

dermą były też zielone. Po remoncie Emilii Plater autobus nie mógł już stawać w dawnym miejscu i przeniósł się na ulicę Towarową, w okolice Dworca Głównego nie zmieniło się jednak menu i zasada funkcjonowania: tanio, szybko i pożywnie.

Stał tam jeszcze całkiem niedawno i ciągle miał rzeszę wiernych klientów, którzy przychodzili na schabowego, mielone, albo parówki po kanadyjsku. Był też żurek, którego porcję można było otrzymać gratis za udostępnienie jednego z postów na Facebooku. Właściciele starali się odnaleźć w nowych czasach i byli aktywni w mediach społecznościowych. Ich klienci pisali o tym, że wpadali na kiełbaskę bądź pierogi. Bywało też, że dziękowali za nakarmienie 10-osobowej grupy o godzinie 2 w nocy, czym zajmowała się kucharka pani Halinka.

Niestety, w międzyczasie zdarzyła się pandemia COVID-19, a po lockdownach bar bus już nie wrócił. Zniknął też sam autobus, który niszczał w zmiennych warunkach atmosferycznych i zajmował miejsce nielegalnie. Ci, którzy widzieli jego ostatnie chwile wspominają, że do końca stały w środku: kuchenka gazowa, lada, stoliki, garnki, a nawet zgrzewka soczków pomarańczowych. Była też kierownica i cały pulpit kierowcy, a w oknach wisiały nawet firanki. Roślinność w środku nie wyrosła, ale drzwi były już dość mocno „przegniłe", a koła mocno wrośnięte w ziemię. To był już ostatni przystanek bar busa w Warszawie, ale może ktoś w przyszłości jeszcze otworzy podobną działalność.

Batonik na szybko

Bar bus był najsłynniejszy, ale co ciekawe, nie było to jedyne twórcze i biznesowe wykorzystanie pozostałości autobusów w stolicy. Przez wiele lat na warszawskim Okęciu (wtedy tak nazywała się dzisiejsza pętla P+R Al. Krakowska) można było kupić oranżadę i batonika prosto z doczepy ikarusa. Podchodziło się tam po trzech drewnianych schodkach i prosiło panią sprzedawczynię o podanie towaru. W środku stały półki z towarem, a w oknach, na wystawie kusiły towary. Tam sprzedawało się raczej towary zapakowane, kuchni nikt nie prowadził, a sporą grupą klientów byli uczniowie wracający po szkole do domów.

W środku zapewne był też jakiś piecyk, bo przecież sklepik działał przez cały rok, a innego ogrzewania nie było (ten, kto jeździł nieogrzewanym ikarusem ten wie, że jego ściany nie zapewniały wystarczającej izolacji). Trzeba się było na pewno ogrzewać tym bardziej, że ściana od strony przegubu była prowizoryczna, a w środku wstawiono jeszcze drzwi. ▪

Źródła:
alexmablog.blogspot.com „Ostatnia stacja barbusa"
Gazeta Stołeczna nr 290/1998 „Wolność w bar-busie"

Zdjęcia dzięki uprzejmości Leszka Peczyńskiego, archiwum prywatne.





Warszawa